

CONFERIMOS O QUE OS, CADA VEZ MAIS CAROS, **HATCHES COMPACTOS 1.0** OFERECEM EM TROCA DO SEU DINHEIRO



QUATRO RODAS

NISSAN VERSA

Esqueça o sedã que chamava a atenção apenas pelo espaço interno. Na nova geração, o Versa traz design e equipamentos. E agora briga no andar de cima do segmento

AQUI, ELE CHEGA E JÁ ENCARA ONIX PLUS E VIRTUS NA PISTA



ANO 80 EDIÇÃO 798 NOVEMBRO 2020 R\$ 18,00



WWW.QUATRORODAS.COM.BR

NOVA AMAROK V6
Veja como acelera a picape mais potente do Brasil

ONIX RS E SANDERO R.S.
Versão esportiva do Chevrolet pega o rei do track day da Renault

RALLY DOS SERTÕES 2020

Experimentamos da adrenalina que os pilotos do maior rali das Américas sentem, pilotando quatro veículos que largaram este ano

TIGGO 7 TURBO TXS

SUPERA

JEEP COMPASS SPORT

NO COMPARATIVO  carros

7



CONSULTE
CONDIÇÕES



TIGGO 7 2021 **Turbo** DUAL CLUTCH

PRODUZIDO NO BRASIL COM A MELHOR TECNOLOGIA DO MUNDO.



Por se tratar de uma versão topo de linha contra uma opção de entrada, o **Tiggo 7 larga à frente do Jeep Compass.**

O Chery traz mais que o seu rival.

Vantagem também para o Tiggo 7 está nas medidas: **ele é maior que o Compass em todas as dimensões, incluindo porta-malas, e ainda consegue ser mais leve.**

(...) o novo Caa Chery Tiggo 7 **entrega mais** que o Jeep Compass **cobrando exatamente o mesmo.**



Fonte: iCarros



No trânsito, dê sentido à vida.

FALE COM A GENTE

☎ **0800-777 5448** 
WWW.D21MOTORS.COM.BR

CAOA
 consórcios

30 anos de tradição e confiança.
0800 333 9745
WWW.CAOACONSORCIOS.COM.BR



APONTE A CÂMERA
 DO SEU CELULAR
 E FALE COM A GENTE.



CAOA CHERY
 QUALIDADE, TECNOLOGIA E DESIGN

SUMÁRIO

Edição 739 | Novembro 2020 | www.quatrorodas.com.br

26
VOLKSWAGEN
AMAROK V6



34
NOVO
NISSAN
VERSA



44
HATCHES
1.0



70
RALLY
DOS SERTÕES



VW AMAROK V6

26 Aceleramos a nova versão da picape, que não mudou no visual mas agora atinge 272 cv de potência

MERCEDES-AMG A 45 S

30 Eis um hatch que oferece conforto de carro de passeio e desempenho verdadeiramente esportivo

NOVO NISSAN VERSA

34 Ele vem renovado, mais bonito e equipado, posicionado em uma faixa de preço superior

ONIX PLUS x VERSA x VIRTUS

38 O novo Nissan mal chegou e já enfrenta os líderes do segmento em um teste comparativo

HATCHES 1.0

44 Depois dos aumentos nos preços, a melhor opção é aquela que oferece mais em troca do seu dinheiro

ONIX RS x SANDERO R.S.

52 A sigla RS identifica versões esportivas. Mas cada marca tem sua própria receita de esportividade

VW TIGUAN EHYBRID

58 Andamos na versão híbrida do SUV, que foi reestilizado na Europa e deve desembarcar no Brasil no ano que vem

RALLY DOS SERTÕES

70 Pilotamos quatro veículos da prova: picape, buggy, UTV e moto, e contamos para você como foi a experiência

VW METEOR

78 Este caminhão é o maior e mais potente VW do mundo. Mas custa o preço de um apartamento

SEÇÕES

05 Carta ao Leitor | **08** Viva-Voz | **12** Via Expressa | **24** Testes | **66** Clássicos
85 Longa Duração | **91** Auto-serviço | **106** Tabela | **112** Opinião | **114** Top Ten



Gabriel [esq.] e Eduardo [dir.] são os estagiários que vão explorar o universo dos automóveis na QUATRO RODAS

Partidas e chegadas

A equipe de QUATRO RODAS tem dois novos estagiários: Eduardo Passos e Gabriel Monteiro. Os leitores do site já devem ter visto os primeiros materiais produzidos por eles.

Entre as pautas que já emplacaram, Eduardo relatou a fase atual da viagem do Tesla lançado ao espaço em junho de 2018 (“Mais lento que tampa de bueiro, Tesla Roadster passa perto de Marte”) e Gabriel encontrou um Mercedes-AMG de corrida, que disputou a Mercedes Challenge, à venda em uma loja de seminovos, em Porto Alegre (RS), (“Este Mercedes CLA AMG de corrida está à venda mais barato que um Classe A”).

Em breve, você verá o nome deles aqui na revista também. E nos outros canais eletrônicos da QR. Mineiro de Ipatinga, Eduardo tem 24 anos e está no terceiro ano de jornalismo da USP (Universidade de São Paulo), mas já teve experiências profissionais como a passagem por nosso site parceiro Grande Prêmio e pelo departamento de assessoria de imprensa da gravadora Deck. Gabriel Monteiro é pau-

lista da capital, tem 22 anos e está no sexto semestre do curso de jornalismo no Mackenzie (Universidade Presbiteriana Mackenzie) e também já estagiou em uma startup de tecnologia, além de criar com amigos de faculdade uma página na internet com notícias de oportunidades de estágio na área de comunicação.

Sempre achei que um estagiário de jornalismo nunca deveria iniciar por uma publicação especializada. Em primeiro lugar porque, no meu entender, o estagiário precisava ter a oportunidade de fazer trabalhos sobre temas diversos, para aprender o ofício antes de se dedicar a um assunto específico. Em segundo lugar, a impressão que eu tinha era de que, entrando na revista logo no início da carreira, o estagiário queimava a chance de trabalhar na QUATRO RODAS como profissional. Não que ele não pudesse ser contratado ao final do estágio. Mas porque nem sempre coincide de existir uma vaga quando o estágio acaba. Bobagem minha, porque os bons profissionais sempre são bem-vindos. Aí está a re-

pórter Isadora Carvalho para comprovar: estagiária na revista, ela foi efetivada, saiu, trabalhou no site Webmotors e voltou este ano.

Hoje, vejo que a QUATRO RODAS é um bom lugar para começar, uma vez que o universo de temas ligados aos automóveis é imenso e todo dia há um desafio novo no caminho. E porque aqui é uma boa escola. Que o digam os dois estagiários que foram substituídos por Eduardo e Gabriel, que conseguiram emprego antes mesmo do final do estágio na revista. Você deve se lembrar deles. Renan Bandeira recebeu um convite do site Mobiauto e Daniel Telles foi para o Acelerados. O mercado, aliás, está cheio de profissionais que frequentaram nossos bancos escolares.

Aos que se foram desejo sucesso e aos que chegam, que aproveitem.

Paulo Campo Grande
Redator-chefe
pcg@abril.com.br

HONDA
The Power of Dreams



Motor 1.5L turbo 173cv 16V
com injeção direta



Sistema de áudio premium
com 452W de potência



Carregador wireless
para celular



Faróis full LED



Banco do motorista com
ajuste elétrico e suporte lombar

FAÇA UM TEST DRIVE

Consulte valores e itens disponíveis por versão. Imagens meramente ilustrativas.

Honda

CIVIC

Evoluir Sempre.

Perceba o risco, proteja a vida.



LaneWatch™:
reduz o risco de pontos cegos



SEDÃ MÉDIO



Escaneie o QR Code
e saiba mais.



HONDA



“ Parece que exceto a honrosa exceção da Tesla, as inovações no mundo automobilístico vêm dos alemães [Mercedes AVTR]. ”

Luís Henrique Penchiari Júnior
Vinheda (SP)

ONIX RS

A Chevrolet nos “ameaça” com um Onix “esportivo”. O motor passará de 116 cv para... 116 cv! Mas não se preocupe: haverá adesivos que o transformarão. Ou seja: as montadoras continuam a nos chamar de palhaços. A propósito, tenho um Onix Premier Sedan e gosto muito. **Maurício Nardi Jr.**
Valinhos (SP)

Assim como Peugeot 208 GT e Renault Sandero R.S., a Chevrolet poderia ter presenteado o Onix RS com o motor 1.2 do Tracker para ter o diferencial certo na proposta do esportivo: motor mais potente. Infelizmente, a Toyota fez o mesmo com o Yaris. A versão “S” do seu hatch deveria usar a mecânica do motor do irmão best-seller, a 2.0. Ganhamos dois carros com visual diferenciado, mas com a sensação de dirigir os modelos normais. **Igor Jorge de Sant Anna**
Rio de Janeiro (RJ)

60 ANOS

Tenho uma autopeças para linha leve. Assino QUATRO RODAS devido à empresa e porque sou apaixonada por carros. Acompanho com afinco os testes dos carros de Longa Duração e confesso que tem sempre influência quando procuro um novo modelo. Estava de olho no novo Prius, era meu sonho de consumo, depois do teste, mudei de ideia. **Vanilda Miranda de Lara**
Curitiba (PR)

Gostaria de parabenizar a sólida carreira de QUATRO RODAS, construída com muita dedicação, seriedade

e carinho. Desses 60 anos, participo desde maio de 1985 [Monza 85 e meio, surpresa] e desde então não imagino minha vida sem a revista. Me sinto parte dessa família que amo, ainda que à distância! **Carlos E. P. Almeida**
São Paulo (SP)

QUATRO RODAS divide comigo os longos 60 anos de vida [eu em novembro] e como não ter a coleção em casa e suas edições especiais? Dos DVDs, pôsteres, caixa da História do Automóvel, sempre foi referência de fidelidade. Quando comprei um Renault Teimoso 1965, foi na revista que busquei as informações para restaurar. **Evaldo Cabral Gonçalves**
Rio de Janeiro (RJ)

Parabéns pelos 60 anos. Destes, 30 eu acompanho. QR foi a primeira revista que comecei a ler, isso lá em meados de 80, e até hoje tenho o exemplar com o teste do Escort XR3 Conversível. Eu tinha 10 anos! Sucesso e que venham mais 60 anos. **Henrique Mendonça**
Itabuna (BA)

COMPARATIVOS

As edições de setembro e outubro trouxeram comparativos entre modelos veteranos/líderes de mercado e modelos recém-lançados. Ótimas iniciativas, pois não só ajudam a divulgar novidades como oferecem ao consumidor oportunidades de escolhas mais fundamentadas. **Mário Sérgio Vasconcelos**
São Paulo (SP)

FEZ O FLAGRANTE? MANDE PARA A GENTE

Carros bizarros, placas estranhas ou gambiarras engraçadas... Vale de tudo! - VIVAVOZ.4RODAS@ABRIL.COM.BR



TINHA UMA PEDRA NO CAMINHO

Rally dos Sertões não é desafio para qualquer um, principalmente para modelos originais de fábrica, mesmo sendo 4x4.

Luiz Fernando Campilongo, Mairiporã [SP]



QUESTÃO DE PROCEDIMENTO

Colocando os mais pesados na cabine, a suspensão assenta, baixa o centro de gravidade e o motorista.

Cíntia Tavares, São Paulo [SP]



AMO MINHA CIDADE

Com tinta de pintar paredes, morador de Santo André [SP] tingiu seu carro nas cores e com o brasão do município.

Alessandro Wenger, Santo André [SP]



MANOBRAS ESTRATÉGICAS

Multas podem chegar por outros motivos, mas ninguém poderá dizer que ele parou com as rodas na faixa de pedestres.

Gabriel Paiva, S. Bernardo do Campo [SP]



PROTEÇÃO 360 GRAUS

Não fossem os novos e revolucionários airbags de teto, a Kombi teria capotado ao colidir com a mureta da calçada.

João Bosco Meziara, Ribeirão Preto [SP]



TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

Peso contribui para o aumento do consumo. Sem porta traseira, para-choque e lanternas, esta Kombi ficou bem mais leve.

Flávio Figueiredo, São Paulo [SP]



COMER COM ESTILO

A carne pode não ser de primeira, mas nessa churrasqueira inspirada na Chevy dos anos 50, o churrasco ficará saboroso.

Rafael Borges Garcia, Londrina [PR]



PEGADINHA DE INVENTOR

Seria uma base de picape alongada ou um chassi de caminhão com uma carroceria de picape instalada?

Xandão Campos, Boituva [SP]



LEI É IGUAL PARA TODOS

Que grave infração teria cometido esse agente de trânsito para merecer que sua viatura fosse recolhida ao pátio?

Daniel Brito, São Paulo [SP]



PEGA NADA

Pode ficar tranquilo: ele só vai usar a picape para recolher as folhas das plantas do vizinho que caem em nosso jardim.

Suelen L. Tavares, Cachoeira Paulista [SP]



AULA DE RECICLAGEM

Perda total para um carro acidentado é algo muito relativo. A foto acima prova que sempre se pode aproveitar algumas peças.

Luís Henrique B. Colacino, São Paulo [SP]



ROBUSTA, MAS NÃO ABUSA

O vendedor falou que a picape era robusta no dia a dia e que aguentava o trabalho pesado. Mas não precisava exagerar.

Fábio Girardi, São Paulo [SP]

NOVO CHEVROLET TRACKER. O SUV EM SUA FASE DEFINITIVA.



3 ANOS
DE GARANTIA

#CHEGADEARREPENDIDOS

Com a performance do motor turbo mais econômico da categoria, a tecnologia do Wi-Fi nativo* e do MyLink 8" e a segurança dos 6 airbags, tudo de série e em todas as versões, o Novo Chevrolet Tracker chegou para virar o jogo e dar um restart na categoria de SUVs. Quem procura o melhor SUV, encontra na Chevrolet.

FIND NEW ROADS™

<https://www.chevrolet.com.br/suvs/novo-tracker>



Perceba o risco, proteja a vida.

Os veículos Chevrolet estão em conformidade com o Proconve - Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores. SAC: 0800 702 4200.
*Wi-Fi nativo é um serviço prestado pela Claro S.A.



APONTE SEU CELULAR
E SAIBA MAIS SOBRE O
NOVO CHEVROLET TRACKER



 **Position** **1/15**

 **Best** **0:8.273**

 **Lap** **0:7.840**

CHEVROLET 

Adeus à dupla embreagem?

Caoa Chery estuda aplicação de câmbio automático CVT nos SUVs feitos no Brasil



Esta será a terceira mudança no visual do SUV



Utilitário foi registrado em nosso mercado e deve chegar às lojas em 2021



Os utilitários da Caoa Chery fizeram uma aposta arriscada de câmbio para o Brasil: um sistema de dupla embreagem fornecido pela Getrag e que remete diretamente ao projeto do problemático Powershift da Ford – ainda que tenha sido atualizado antes de chegar à empresa sino-brasileira. Só que, segundo apuramos, é possível que os SUVs produzidos em Anápolis (GO) recebam o mesmo CVT dos sedãs Arrizo 5 e Arrizo 6, feitos em Jacareí (SP).

Essa mudança foi antecipada pelo novo Tiggo 5X reestilizado, recém-apresentado no mercado chinês e que teve patente registrada no Inpi (Instituto Nacional da Propriedade Industrial) para o mercado brasileiro. Esta é a terceira mudança de estilo do

SUV. E, por lá, o malfadado câmbio 6DCT250, produzido pela Getrag-Magna, em Nanchang, foi substituído em todas as versões pelo sistema automático continuamente variável com simulação de nove marchas.

Essa é uma boa notícia, considerando que, apesar das diversas modificações incorporadas desde a criticada aplicação nos carros da Ford, há constantes reclamações de proprietários dos SUVs, que relatam trepidações e falhas de funcionamento do sistema. E esses defeitos também foram observados no nosso Tiggo 5X da frota de Longa Duração da QUATRO RODAS, que apresentou lentidão nas mudanças, principalmente em ladeiras.

Além da atualização prevista para

o modelo mais vendido da Caoa Chery no Brasil, a nova geração do Tiggo 7, que já está disponível para os chineses, aposentou o câmbio de dupla embreagem e pode chegar com câmbio CVT quando for lançado no nosso mercado. Com isso, o novo Tiggo 8, recém-apresentado, será o único da empresa a manter a transmissão automatizada – e que, na verdade, utiliza uma caixa diferente, com embreagens imersas em óleo, o que evitaria os problemas relatados no antigo câmbio Powershift.

Essa troca acontece em função da motorização: enquanto os SUVs menores têm motor 1.5 turbo com 150 cv e 21,4 kgfm, o modelo topo de linha é equipado com motor 1.6 turbo de 187 cv e 28 kgfm. Por conta do torque

maior, foi necessário adotar um sistema mais robusto, capaz de suportar até 30,6 kgfm (contra o limite de 25,5 kgfm da caixa seca do Tiggo 5X) e que aproveita a própria lubrificação para ajudar a dissipar o calor gerado.

Essas alterações de mecânica continuam em testes de homologação no país e, não fossem os atrasos de cronograma provocados pela pandemia do coronavírus e as mudanças do mercado automotivo nos últimos meses, poderiam ter chegado ainda neste ano às concessionárias. Entretanto, com o novo cenário, é provável que o câmbio CVT só chegue ao Tiggo 5X (junto com o visual atualizado) no fim do ano que vem.



As principais mudanças do novo Caa Chery Tiggo 5X reestilizado estão na cabine

TIGGO 2 TAMBÉM RECEBERÁ MUDANÇAS



FOTOS DIVULGAÇÃO

Opção de entrada da marca no Brasil, o pequeno SUV terá motorização exclusiva e novo câmbio automático CVT em breve

Por outro lado, a reestilização do Tiggo 2 já está circulando pelas ruas brasileiras e foi até flagrada, como revelam as imagens do leitor Adriano Pozato. De fato, a Caa Chery prepara um amplo pacote de novidades para o modelo de entrada, que vai muito além do visual futurista e inclui a aposentadoria do defasado câmbio automático de apenas quatro marchas oferecido atualmente.

O pequeno utilitário feito em Jacareí (SP) receberá transmissão automática CVT com simulação de nove marchas, além de trocar o motor 1.5 aspirado flex com 115 cv e 14,9 kgfm

que acompanha o modelo desde os tempos de hatch Celer (modelo no qual o SUV é baseado) pelo inédito 1.0 turbo flex, criado exclusivamente para o Brasil, que terá duplo comando de válvulas variável e injeção direta de combustível para superar 120 cv de potência e 17 kgfm de torque.

Também haverá melhorias significativas na lista de equipamentos do Tiggo 2 – que, na China, passou a chamar Tiggo 3X Plus –, como freio de estacionamento elétrico, central multimídia com tela sensível ao toque de 9 polegadas, ar-condicionado digital, chave presencial com partida

por botão, quadro de instrumentos atualizado – ainda analógico – e novo volante, emprestado do SUV Tiggo 8, com comandos integrados.



Modelo foi flagrado rodando no Brasil

ARQUIVO
PRIVADO

JEEP COMPASS

O novo visual do SUV deverá ser revelado neste mês, no Salão de Guangzhou, na China, e antecipar a versão nacional que chega em 2021.



FIAT TORO

A reestilização da picape chegará na primeira metade do ano que vem com visual inspirado no conceito fastback e tela vertical no painel ao estilo da Ram 2500.



PICAPE PEUGEOT

A Landtrek chegará ao Brasil em 2022 e terá motor 1.9 turbodiesel com 150 cv para brigar com versões topo de linha das rivais, como Chevrolet S10 High Country.

FOTOS DIVULGAÇÃO

Kicks em teste no país



Visual remete aos modelos mais recentes, como o novo Nissan Versa

O novo Nissan Kicks chegará às lojas brasileiras antes da próxima geração do Sentra – como antecipamos com exclusividade. E o SUV já circula em testes por aqui, como revela o flagra enviado pelo leitor Bruno de Camargo.

De acordo com o cronograma vazado do fabricante, o modelo deverá estrear no Brasil até fevereiro de 2021, com produção mantida em Resende (RJ). E o lançamento acontecerá menos de um ano após a apresentação feita na Tailândia.

Como principal diferença, a dianteira receberá a mesma identidade visual aplicada aos modelos mais recentes da marca,

como o novo Versa. Se a grade dianteira se destaca, os faróis também chamam atenção com iluminação de led.

Não haverá mudanças significativas no restante da carroceria, que manterá até mesmo as lanternas. Na cabine, a central multimídia está maior, com 8 polegadas, e conexões sem fio.

Em relação à motorização, o Kicks reestilizado deverá manter o mesmo conjunto 1.6 16V, atualmente oferecido com câmbio automático CVT e manual de cinco marchas. Já o sistema híbrido, batizado e-Power, só deverá chegar ao nosso modelo nacional a partir de 2022.

MANDE SEU SEGREDO



Fotografou um segredo? Mande seu flagra para nós

GABRIEL.AGUIAR@ABRIL.COM.BR



55 11 99975-9245



FOTO CÉSAR MACEDO

ANTECIPOU A VIAGEM

O novo Volkswagen Taos já foi apresentado oficialmente, ainda que o SUV esteja confirmado para chegar às ruas brasileiras apenas no primeiro trimestre de 2021. Mas parece que este exemplar decidiu percorrer as ruas do nosso país antes do lançamento – e sem camuflagem –, como comprova o flagra enviado pelo leitor César Macedo, de São Paulo [SP].

VETOR

AUTOMOTIVOS



PALHETAS



Há mais de **30 anos** entregando a melhor
linha de **palhetas** do **mercado automotivo!**

GRUPO VETOR
VETOR **TESLLA** **E-KLASS**
AUTOMOTIVOS



0800 724 5011
vetorauto.com.br

FAÇA REVISÕES NO SEU VEÍCULO REGULARMENTE | IMAGENS MERAMENTE ILUSTRATIVAS



O TAOS EM DETALHES

Novo VW quer brigar com o atual líder do segmento, o Jeep Compass, mas chegará às lojas somente no segundo trimestre de 2021

POR HENRIQUE RODRIGUEZ

A Volkswagen apresentou, via streaming, seu mais novo SUV, o Taos, que entra no segmento onde hoje estão Jeep Compass e Chevrolet Equinox, entre outros. O Taos só começa a ser vendido aqui e nos demais mercados onde será comercializado no segundo trimestre de 2021. Por isso, o lançamento não seguiu o roteiro convencional de um modelo que começa a ser faturado no mês seguinte. Ninguém recebeu o carro para test-drive e nem todas as características do modelo foram reveladas na noite de estreia.

Oficialmente, sabemos que o Taos terá toda uma sorte de equipamentos para ajudá-lo a conquistar um lugar ao sol no mercado, como piloto automático adaptativo, radar detector de pedestres, sistema de frenagem automática de emergência, detector de pontos cegos, sensor de tráfego traseiro e quadro de instrumentos digital.

No entanto, nada foi dito pela fábrica sobre o que será equipamento de série ou opcional, nem quantas versões o Taos terá. O que se sabe é que o SUV médio será posicionado entre o T-Cross Highline 1.4 TSI (R\$ 122.390) e o Tiguan Comfortline 250 TSI (R\$ 173.410). Mas as imagens divulgadas pela Volks revelam muito mais do que o nome da versão topo de linha do Taos – Highline, como de praxe.

TROCAS SEQUENCIAIS NO VOLANTE O VW Taos vendido no Brasil, que será fabricado na Argentina, é mais fraco que o fabricado no México, mas tem trocas sequenciais no volante. A versão mexicana, que será exportada para os Estados Unidos e o Canadá, terá motorização mais moderna: o 1.5 TSI de 160 cv e câmbio automático de oito marchas. Por aqui, o SUV médio usará o motor 1.4 TSI de 150 cv e câmbio automático de seis marchas.

PELO MENOS DUAS USB-C Nenhum dos VW vendidos no Brasil hoje tem portas USB tipo C, menores, que permitem que o conector seja inserido dos dois lados e que também são mais rápidas na transferência de dados e na recarga de aparelhos. O Taos fará a estreia com pelo menos duas no nicho à frente da alavanca do câmbio. Porém, ainda não há como saber se o SUV terá portas USB convencionais (USB-A) em um possível porta-objetos central ou para os passageiros do banco de trás. Nem se ele terá um sistema de carregamento sem fio, por indução.

AR-CONDICIONADO BIZONA Os comandos do ar-condicionado do VW Taos são os mesmos do Tiguan e que vieram do Golf. Há controles para duas zonas de temperatura e também telas de cristal líquido para informar a temperatura em cada uma delas.



Carroceria na cor clara realça o teto e os outros apêndices pintados de preto



A central multimídia VW Play é a mesma que estreou no SUV cupê Nivus, lançado este ano



Faróis full-led são direcionais e têm função de alcance ampliada em largura e profundidade



Câmbio terá trocas no volante



Linha de leds na grade, unindo os faróis, cria uma nova assinatura visual do carro à noite

BANCOS AQUECIDOS Na mesma área dos controles do ar-condicionado há botões para o sistema de aquecimento dos bancos dianteiros. É um equipamento mais útil na Argentina, mas que não deverá ser retirado.

FARÓIS DIRECIONAIS DO GOLF O grande destaque do Taos está nos faróis. Não por serem full-led, mas pela série de funções integradas a eles. O alcance é ampliado: no Touareg, passa de 150 metros (ou 230 no facho alto) para 550 metros de alcance, além de ser mais largo (o que dispensa os faróis de neblina) e contar com sistema antiofuscamento multifunção (evita os carros em sentido contrário e também os na mesma direção) e ter facho direcional. Chamados IQ.Light, esses faróis também estão no novo Golf.

FAIXA MACIA AO TOQUE As imagens do Taos divulgadas foram geradas digi-

talmente, mas já é possível notar que o painel dele não será todo de material macio ao toque como no Jeep Compass ou no próprio VW Tiguan. A parte superior do painel assim como parte das portas são de plástico rígido.

O Taos também não tem suporte de celular no topo do painel, como Polo, Virtus e Up!, mas ocupou o local com um porta-objetos que parece útil.

MODOS DE CONDUÇÃO Em uma das imagens da central multimídia é possível ver um floco de neve que seria o acionamento do modo neve. Em geral, essa função força as saídas em segunda marcha e permite que o conversor de torque escorregue mais, evitando que as rodas dianteiras deslacomem em condição de baixa aderência. A VW também fez questão de mostrar que o Taos terá modos de condução. O motorista pode escolher entre Normal, Eco, Sport e Individual.

START-STOP REDUNDANTE A central VW Play tem botão para desativar o sistema start-stop. Mas também há um botão físico no console próprio para ele. A propósito, o outro botão é o comando do freio de estacionamento eletrônico que, assim como no Jeep Compass, não tem função auto-hold.

BICOLOR REFORÇADO A VW revelou o Taos na cor prata Mojave, que reforça o teto pintado de preto e todos os apliques de plástico sem pintura que circundam a carroceria e que ganham destaque na frente do carro.

LEDs NA GRADE Há uma competição na dianteira do Taos entre a grande área com plástico preto brilhante e a barra de leds na grade interligando os faróis. Mas acreditamos que os leds têm maior probabilidade de serem replicados como acessórios para vários carros da marca futuramente.



Bons motivos para trabalhar

Empresário transforma escritório em espaço para coleções, incluindo 40 clássicos, que ele pode apreciar de sua mesa - POR ISADORA CARVALHO | FOTOS FERNANDO PIRES

São 1.800 metros quadrados, dez contêineres, 40 carros, 70 tipos de coleção, mil objetos vintage e um helicóptero. Esses são alguns dos números da garagem/escritório do empresário paulista Antonio Coelho, 60 anos. Por mais admiráveis, porém, números só expressam quantidade e não dizem nada sobre a qualidade de carros e objetos guardados e nem do projeto arquitetônico do lugar.

O dono conta que a ideia de construir o espaço anexo à casa onde ele vive surgiu da necessidade de organizar e expor coleções como câmeras fotográficas, cadeiras de barbeiro, cabines telefônicas, máquinas de

café, placas de postos de gasolina e, ufa!, brinquedos, entre outros itens. A lista é imensa. Setenta para ser exata. Antonio é um colecionador de coleções. Mas a principal é a de carros.

“Eu não compro apenas modelos americanos ou europeus. Tenho unidades de várias fábricas dos anos 40 até os 90”, diz o empresário. Na garagem, estão 40 exemplares, mas a coleção chega a 150 antigos (o restante fica em outro galpão). São preciosidades como Mercedes SL “Pagoda” (1970), Ferrari Mondial (1983), Cadillac Series 62 (1960), BMW 1600 GT (1966), Volvo P1800 (1971) e até um Rolls-Royce Corniche (1978).

Chama a atenção o fato de que, de qualquer lugar do escritório (no andar superior), é possível visualizar a coleção de clássicos como protagonista do espaço, e claro que isso não é uma coincidência. “Escolhemos os contêineres para trazer esse tom industrial, e a intenção era que houvesse uma interação entre todas as coleções. Por isso criamos as janelas na parte de baixo das paredes, proporcionando uma visão privilegiada da garagem”, conta a arquiteta Gabriela Coelho, filha do colecionador, que assina o projeto junto com a empresa SuperLimão. “Os contêineres foram comprados no Porto de Santos e o



Entre os clássicos, encontram-se bicicletas, carrinhos e placas de postos de gasolina e oficinas



Antonio entre dois dos alemães que admira: a Mercedes SL [1961] e o BMW GT 1600 [1966]. O elevador pode expor qualquer um dos clássicos da garagem, mas a Mercedes "Pagoda" [1970] se tornou o destaque cativo da vaga



transporte dos dez até a zona sul de São Paulo rende uma história à parte", brinca Lula Gouveia, sócio da empresa. Como toda obra, houve imprevistos: em se tratando de um projeto para um colecionador, o desafio consistiu em dobrar o número de vagas previsto inicialmente para os antigos (de 20 para 40). "Foi um susto, mas nós resolvemos bem adotando duplicadores de vagas", afirma Gabriela. Outra surpresa foi a compra de um helicóptero da década de 1940. O teto onde fica exposto teve de receber um reforço estrutural. Um dos elementos que mais se destacam na obra estava planejado desde o início: o elevador para os carros, que parte da garagem e sobe até o escritório, permitindo a exibição de um dos modelos do acervo. Em tempos de home office, ter um clássico ao lado da mesa de trabalho é, sem dúvida, motivo para não sair de casa. **QR**





Federação propõe a aplicação de um selo de identificação para os modelos antigos

PLACA POLÊMICA

Com a adoção da placa Mercosul, a tradicional placa preta que identifica os modelos antigos poderá se tornar, ela própria, um objeto de coleção

POR ISADORA CARVALHO | FOTOS CHRISTIAN CASTANHO

A placa Mercosul entrou em vigor no dia 31 de janeiro deste ano. Porém, a resolução 780 do Contran (Conselho Nacional de Trânsito), que definiu as regras para as novas placas, automaticamente extinguiu a famosa placa preta, destinada aos veículos antigos, de coleção. Lembrando que o Brasil é o único país que possui essa diferenciação. Agora a

placa para os carros clássicos de coleção tem fundo branco e letras prateadas. A chapa especial é concedida a veículos com mais de 30 anos desde maio de 1998, graças à resolução 56 do Contran, que permite a concessão para veículos com valor histórico.

Esse novo visual, que vem junto com o certificado de originalidade, não agradou boa parte dos antigomo-

bilistas. A principal reclamação é de que não há uma distinção tão significativa do modelo tradicional, como ocorria com a placa preta, uma espécie de condecoração para o carro.

Nem tudo está perdido, porém. Há duas propostas para tornar a placa dedicada aos clássicos mais chamativa e exclusiva. A primeira partiu da Federação Brasileira de Veículos

Antigos (FBVA). A entidade enviou ao Denatran a sugestão de incluir o logo da Fiva (Federação Internacional de Veículos Antigos) logo abaixo da bandeira do Brasil, conforme desenho obtido por QUATRO RODAS.

Outra proposta, vinda de um colecionador filiado à FBVA, é que a placa do Mercosul tenha fundo preto para os modelos de coleção. Foi feito um abaixo-assinado – que já teria mais de 22.000 assinaturas – para que o Denatran considere essa petição pública no momento de atualizar a resolução que regulamenta a categoria.

Para alguns entusiastas, a troca da placa não é de todo ruim, porque estimula a revisão das regras para obtenção de peça diferenciada. A concessão da placa antiga sempre esteve cercada de polêmicas nesse sentido. A controvérsia é sobre a outorga da chapa a veículos antigos modificados – o que afetaria seu índice de originalidade. Não à toa, alguns colecionadores cunharam o apelido “placa treta”.

“Nesses mais de 20 anos em que a certificação de originalidade foi concedida, inúmeros oportunistas apareceram e concederam a titulação a

veículos que não eram originais ou não tinham um percentual de originalidade adequado”, afirma Roberto Suga, presidente do conselho consultivo da FBVA.

A legislação abre margem para dúvidas, pois não especifica qual é o percentual de originalidade aceito ou como deve ser feita a vistoria de um modelo clássico para a concessão do certificado e, consequentemente, a autorização da instalação da placa.

Em 2016, a FBVA enviou um documento protocolado ao Denatran propondo a atualização da resolução 56 com o objetivo de que a identificação especial não caísse em descrédito.

“Eu estava na câmara temática de assuntos veiculares e ambientais do Contran e preparei esse documento de alteração da resolução 56, que tinha apenas uma página e com atualização foi para quase 30, detalhando todos os processos e regras para obtenção do certificado de originalidade”, conta Larson Orlando, servidor público do Detran/PR e membro da câmara do Contran na época.

Segundo Orlando, a mudança na resolução ainda não foi aprovada, mas

tem chance de entrar em vigor graças às alterações no Código Brasileiro de Trânsito que vão valer a partir de abril de 2021. Do texto da lei consta a regulamentação de veículos de coleção originais e também os modificados.

Finalmente, existirá uma determinação que trará uma distinção entre os modelos antigos e os modificados com valor histórico próprio.

A alteração de originalidade pode estar no motor, na suspensão ou mesmo ser apenas visual. “Essa distinção é, sem dúvida, uma conquista, mas ainda temos muito trabalho pela frente. Para nós, antigomobilistas, é preciso atualizar a resolução com as normativas e, no caso dos modificados, terá que haver a criação de uma resolução própria para definir a organização desses veículos e seus respectivos clubes”, diz Suga.

Ainda resta esperar a decisão do Denatran em relação às placas especiais, assim como as normas que irão conduzir a aprovação de certificados de originalidade ou modificação. A expectativa dos especialistas é de que essas novas resoluções sejam publicadas em meados de 2021.

Colecionadores
fizeram abaixo-
assinado a favor
do fundo preto



Os destaques de QUATRO RODAS em novembro de...

1960

SEGURANÇA: PALAVRA DE ORDEM



A segurança foi abordada na edição que dizia o seguinte em um trecho da reportagem: "A segurança, caro leitor, nada mais é do que a resultante do apelo do seu instinto de conservação, pelo qual você quer permanecer física e psiquicamente incólume no incessante vai e vem da sua vida diária".

1970



Em 1970, testamos carros do mercado nacional como Ford Corcel GT e Galaxie 500, VW TL e Dodge Dart. Rodamos o mundo para falar sobre os lançamentos internacionais e andamos na Ferrari Dino.

1990



O piloto Ayrton Senna levou o bicampeonato da F-1, flagramos o Fiat 126 em BH, testamos o Mazda Miata e o recém-lançado Monza, além de uma reportagem sobre a marca russa Lada no Brasil.

2000



No ano de 2000, um divisor de águas: QUATRO RODAS foi a primeira publicação nacional a realizar um teste de impacto, avaliando os quatro carros mais vendidos do país, na época.

1980

ESPORTIVOS MADE IN BRASIL



Com a proibição das importações, a indústria nacional de carros fora de série reinou absoluta no Brasil. Diversas marcas com modelos próprios e também réplicas faziam a cabeça dos entusiastas brasileiros. Em novembro de 1980, alinhamos 15 carros em nossa pista.



2010



Fusion híbrido e esportivos como Camaro, Mustang, Challenger, Peugeot RCZ e Aston Martin DBS foram destaque. Tivemos ainda uma reportagem sobre o processo de homologação do carro para as ruas.



A campeã de popularidade.



Assine **QUATRO RODAS** e garanta **51% de desconto** e receba, mensalmente, sua revista em casa.

Sem roda presa com ninguém, traz informação precisa e confiável para você cuidar bem do carro ou escolher melhor o próximo. Tecnologia, segredos, histórias, análises, notícias e muito mais.

Ainda não é assinante? Com o valor de dois litros de gasolina, você roda o mês inteiro.



Assine **8,88** a partir de R\$ /mês

Acesse: abr.ai/qr
ou aponte a câmera
do seu celular para
o código ao lado



LOBO EM PELE DE CORDEIRO

Com carroceria de hatch e desempenho de esportivo, o Mercedes-AMG A 45 S pode fazer muito entusiasta pensar em trocar um apertado cupê pelo conforto e versatilidade que um hatchback pode oferecer, na mesma faixa de preço
Pág. 30

VW AMAROK V6 Pág. 26 | NOVO NISSAN VERSA Pág. 34 | ONIX PLUS x VERSA x VIRTUS Pág. 38
COMPARATIVO HATCHES 1.0 Pág. 44 | ONIX RS x SANDERO R.S. Pág. 52

COMO É O NOSSO TESTE

Aceleração: no 0 a 100 km/h, fazemos seis passagens (três em cada sentido da pista), descartamos a melhor e a pior e publicamos a média dos quatro tempos válidos. Nos esportivos com controle de largada, realizamos todas as medições com o dispositivo ativado. **Frenagem:** simula situação de pânico, pressionando o pedal com força total. **Consumo:** há dois ciclos que simulam a condição de rodagem em cidade e estrada. No rodoviário, a velocidade é constante a 100 km/h. No urbano, o carro percorre um circuito com trocas de marcha e velocidades controladas em cada trecho. Há até paradas e saídas para simular um semáforo. Os ciclos são exclusivos da QUATRO RODAS, mas criados com base na norma NBR-7024.

RANKING

UM RESUMO DOS CARROS TESTADOS POR QUATRO RODAS (COM GASOLINA OU DIESEL)

MELHOR CONSUMO

HATCHES COMPACTOS

1 CHEVROLET ONIX RS 1.0T AT	15,4
2 HYUNDAI HB20 EVOLUTION 1.0 MT	15,0
3 RENAULT KWID ZEN 1.0 MT	14,7
4 FIAT ARGO DRIVE 1.3 MT	14,6
5 FIAT ARGO DRIVE 1.0 MT	14,1

SEDAS MÉDIOS

1 MERCEDES A SEDAN 200 STYLE	13,3
2 VW JETTA COMFORTLINE 250 TSI	12,7
3 HONDA CIVIC EXL 2.0	12,4
4 TOYOTA COROLLA GLI 2.0	12,2
5 VW JETTA 250 TSI	12,2

SUVS COMPACTOS

1 JAC T50 1.6 CVT	15,1
2 JAC T40 1.6 CVT	14,3
3 VW T-CROSS 200 TSI MT	13,8
4 SUZUKI S-CROSS 4STYLE 1.4 T CVT	13,3
5 VW T-CROSS HIGHLINE 250 TSI	12,3

PICAPES MÉDIAS

1 NISSAN FRONTIER 2.3 S MT	11,6
2 FORD RANGER XLS 2.2 AT	11,0
3 TOYOTA HILUX GR SPORT 2.8	10,0
4 TOYOTA HILUX SRV 2.8	9,6
5 VW AMAROK EXTREME V6	9,4

HÍBRIDOS

1 VOLKSWAGEN GOLF GTE	41,0
2 VOLVO XC90 T8 INSCRIPTION	34,5
3 PORSCHE PANAMERA 4 E-HYBRID	28,1
4 BMW 330e M SPORT	25,6
5 VOLVO XC40 T5 R-DESIGN	24,6

ESPORTIVOS ATÉ 400 CV

1 HONDA CIVIC SI	12,5
2 MINI COOPER S CABRIO	11,3
3 VOLKSWAGEN POLO GTS	11,0
4 VOLKSWAGEN JETTA GLI	10,6
5 PORSCHE MACAN GTS	10,5

ESPORTIVOS ACIMA DE 400 CV

1 AUDI RS 5 COUPÉ	8,2
2 PORSCHE 911 CARRERA GTS	8,1
3 PORSCHE 911 CARRERA S CABRIOLET	8,0
4 MERCEDES-AMG C 63 S	7,7
5 BMW M5 PERFORMANCE	7,5

OUTROS

1 FIAT STRADA VOLCANO C.D 1.3	12,9
2 MERCEDES GLC 220D	12,8
3 HONDA FIT EXL 1.5 CVT	12,7
4 SUZUKI JIMMY SIERRA 4STYLE	12,3
5 CHEVROLET SPIN PREMIER	11,8

** Consumo urbano (em km/l) *** km/kWh

MELHOR ACELERAÇÃO

HATCHES COMPACTOS

1 HYUNDAI HB20 DIAMONDPLUS 1.0T AT	9,7
2 CHEVROLET ONIX LTZ 1.0T MT	10,1
3 VW POLO HIGHLINE 200TSI AT	10,6
4 CHEVROLET ONIX PREMIER 1.0T AT	10,7
5 CHEVROLET ONIX RS 1.0T AT	11,1

SEDAS MÉDIOS

1 BMW 330i SPORT	6,2
2 MERCEDES C300 SPORT	6,5
3 VOLVO S60 T5 INSCRIPTION	7,4
4 HONDA CIVIC TOURING	7,9
5 MERCEDES A SEDAN 200 STYLE	8,1

SUVS COMPACTOS

1 AUDI Q3 AMBITION TFSI QUATTRO	6,7
2 BMW X2 SDRIVE 20i	7,7
3 RANGE ROVER EVOQUE P300	8,1
4 CITROËN C4 CACTUS SHINE THP	8,3
5 HONDA HR-V TOURING 1.5 T	8,4

PICAPES MÉDIAS

1 VW AMAROK EXTREME V6	8,1
2 CHEVROLET S10 LT 2.8	10,1
3 CHEVROLET S10 HIGH COUNTRY 2.8	10,3
4 NISSAN FRONTIER LE 2.3	10,8
5 FORD RANGER XLS STORM 3.2	11,2

HÍBRIDOS

1 PORSCHE PANAMERA 4 E-HYBRID	4,5
2 AUDI A7 SPORTBACK PERF. 3.0 MILD	5,5
3 VOLVO S90 T8 INSCRIPTION	5,8
4 VOLVO XC60 T8 POLESTAR	5,8
5 BMW 330e M SPORT	5,9

ESPORTIVOS ATÉ 400 CV

1 AUDI TT RS	3,8
2 AUDI RS 3 SEDAN	4,0
3 PORSCHE 718 BOXSTER GTS	4,1
4 BMW Z4 M40i	4,8
5 BMW X3 M40i	4,9

ESPORTIVOS ACIMA DE 400 CV

1 PORSCHE 918 SPYDER	2,6
2 NISSAN GT-R	3,3
3 AUDI R8 PLUS V10	3,4
4 PORSCHE 911 CARRERA S CABRIOLET	3,5
5 AUDI RS6 AVANT PERFORMANCE	3,5

OUTROS

1 BMW X3 M40i	4,9
2 AUDI Q8 PERFORMANCE	5,8
3 MERCEDES E300 EXCLUSIVE	6,5
4 HONDA ACCORD	6,7
5 VOLVO XC60 T5 MOMENTUM	7,6

**** 0 a 100 km/h (em segundos)

MELHORES FRENAGENS

HATCHES COMPACTOS

1 HYUNDAI HB20 EVOLUTION 1.0 MT	52,0
2 CHEVROLET ONIX LTZ 1.0T MT	52,8
3 HYUNDAI HB20 DIAMONDPLUS 1.0T ATSS,1	
4 RENAULT SANDERO INTENSE CVT	55,1
5 CHEVROLET ONIX PREMIER 1.0T AT	55,8

SEDAS MÉDIOS

1 TOYOTA COROLLA XEI	54,1
2 MERCEDES C300 SPORT	55,4
3 CHEVROLET CRUZE PREMIER	55,8
4 HONDA CIVIC EXL	57,0
5 MERCEDES A SEDAN 200 STYLE	57,6

SUVS COMPACTOS

1 VW NIVUS HIGHLINE 200TSI	50,7
2 VW T-CROSS COMFORTLINE 200TSI	52,1
3 VW T-CROSS HIGHLINE 250 TSI	54,3
4 CAOA CHERY TIGGO SX TXS	54,6
5 VW T-CROSS 200 TSI MT	56,4

PICAPES MÉDIAS

1 VW AMAROK EXTREME V6	56,6
2 FORD RANGER LIMITED 3.2	59,7
3 MITSUBISHI L200 TRITON SPORT HPE-S	62,6
4 CHEVROLET S10 LTZ 2.5 FLEX	63,1
5 FORD RANGER XLS 2.2 AT	63,9

HÍBRIDOS

1 AUDI A7 SPORTBACK PERF. 3.0 MILD	52,5
2 VOLVO S90 T8 INSCRIPTION	54,2
3 VOLKSWAGEN GOLF GTE	55,9
4 MERCEDES C 200 EQ BOOST	56,5
5 LEXUS ES300H	57,2

ESPORTIVOS ATÉ 400 CV

1 JAGUAR F-TYPE R-DYNAMIC	50,2
2 BMW Z4 M40i	51,3
3 PORSCHE 718 BOXSTER GTS	53,9
4 VOLKSWAGEN POLO GTS	54,4
5 VOLKSWAGEN JETTA GLI	54,6

ESPORTIVOS ACIMA DE 400 CV

1 BMW M5 PERFORMANCE	48,0
2 PORSCHE 911 CARRERA S	48,2
3 PORSCHE 911 CARRERA S CABRIOLET	48,2
4 CHEVROLET CAMARO SS	48,8
5 CHEVROLET CAMARO SS CONV.	48,8

OUTROS

1 AUDI A6 TFSI	52,7
2 HYUNDAI SANTA FE	53,3
3 VOLVO V60 T5 MOMENTUM	54,7
4 VOLVO XC60 D5 MOMENTUM	54,7
5 VOLVO XC60 T5 MOMENTUM	55,7

* Frenagem de 120 a 0 km/h (em metros)

SIM, ELA MUDOU

VW Amarok V6 retoma o título de picape média mais potente do Brasil, mas abre mão de qualquer atualização no visual e de novos equipamentos de série

POR GABRIEL AGUIAR
FOTOS FERNANDO PIRES



É difícil notar qualquer diferença na nova VW Amarok: o visual está exatamente igual há quatro anos, quando estreou a última (e única) reestilização. Por isso, não espere identificar a atual picape média mais potente do país (título que pertencia à Toyota Hilux GR-S a gasolina desde março), com o V6 3.0 turbodiesel atualizado para entregar até 272 cv com overboost, nas ruas.

Essa novidade, no motor, é uma mudança tímida, ainda mais considerando as atualizações de rivais, como Chevrolet S10 e Mitsubishi L200 Triton Sport. Como opção, dá para incluir detalhes escurecidos na carroceria, pagando R\$ 1.880 pelo pacote Black Style, disponível só na topo de linha Extreme, de R\$ 256.390 (além dessa, será trazida da Argentina a Highline, de R\$ 243.290).

Só não espere por itens já disponíveis nas concorrentes, como sensor de pontos cegos e assistência de permanência em faixa, ou até o piloto automático adaptativo da Ford Ranger. Com os mesmos itens de antes, a picape não tem condução semiautônoma, o que deixa explícito o tempo de mercado. Entre os opcionais, há apenas capota marítima e rodas maiores, dependendo da versão.



Visual continua
exatamente igual ao
apresentado há pelo
menos quatro anos

E não estranhe que as poucas novidades tenham ficado restritas às opções mais caras, já que a própria VW diz que boa parte dos emplacements são justamente com motorização maior – 65% do total –, enquanto as versões 2.0 turbodiesel (que continuam iguais) são minoria nas ruas e destinadas, principalmente, a empresas. Neste ano, a Amarok ocupa a quarta posição no segmento.

Por isso mesmo, o desempenho continuará como principal argumento em favor da picape, que, normalmente, oferece 258 cv a 3.250 rpm e 59,1 kgfm a 1.400 rpm – contra 225 cv a 4.000 rpm e 56,1 kgfm a 1.500 rpm da anterior. E, para liberar mais fôlego (14 cv) por 10 segundos, é necessário cravar o pé no acelerador entre 50 km/h e 120 km/h, com intervalos de 5 segundos.

Pena que o resultado na nossa pista de testes não tenha sido tão promissor quanto o título de “mais potente” sugere. Afinal, o tempo de 0 a 100 km/h baixou só 0,1 s em relação à anterior, com 8,1 s. Mas que fique claro: esse tempo é suficiente para superar até mesmo veículos declaradamente esportivos, como é o caso do Polo GTS, que tem motor 1.4 turbo de 150 cv e cumpre prova em 8,9 s.



Pacote Black Style inclui detalhes escurecidos à versão mais cara Extreme



A cabine acomoda cinco adultos, ainda que o túnel central roube espaço atrás; rodas aro 20 são calçadas com pneus de asfalto

Outro ponto que se manteve como antes é o consumo, com média igual para a cidade (9,4 km/l) e ligeiramente melhor para a estrada (11,8 km/l). São praticamente os mesmos números da líder Hilux, com motorização menor – enquanto a reestilização, prometida para os próximos meses, não chega às lojas. Por outro lado, é superior quando comparada às versões 2.0 de 180 cv e 42,8 kgfm, que fazem 8,8 km/l e 10,8 km/l.

Para quem conhece a picape da marca alemã, não há muito a ser falado, já que a dinâmica permanece

igual, o que é admirável. Afinal, o acerto está mais próximo de um SUV que de um utilitário que ultrapassa as duas toneladas: a suspensão é suficientemente firme para controlar as rolagens nas curvas (também ajudam os pneus dedicados ao asfalto) e, mesmo sem peso na caçamba, a tração não fica “solta”.

Não é à toa que alguns proprietários orgulhosos se exibam nas redes sociais, comparando a Amarok aos sedãs da marca. Ainda que o acabamento continue simples, com plásticos rígidos por todos os lados da ca-

bine, há pouco ruído ou vibração que lembrem o motor a diesel sob o capô. E, para honrar a preocupação com conforto, os bancos dianteiros têm certificação de ergonomia da alemã AGR – além de ajustes elétricos.

Neste contexto, a direção com assistência hidráulica parece ainda mais incoerente, pois alivia pouco peso nas manobras do dia a dia e até mesmo a velocidades elevadas. Pode parecer besteira neste segmento, mas as rivais Chevrolet S10 e Ford Ranger, por exemplo, aposentaram o sistema em favor da assistência elétrica (e fi-



Painel já mostra sinais da idade e central multimídia não é a VW Play



Tampa traseira tem sistema de amortecimento; motor e câmbio receberam mudanças eletrônicas

zeram isso sem comprometer a robustez). Pelo menos as respostas aos movimentos são rápidas e o sistema oferece bom retorno da via.

Por outro lado, não há nada de conservadorismo no sistema de tração integral, que libera o motorista de qualquer gerenciamento e envia força às quatro rodas conforme a demanda – até mesmo circulando no asfalto. Para situações fora de estrada, há bloqueio do diferencial traseiro e modo “off-road”, que muda parâmetros de frenagem e aciona controle automático de descida. Mas não há opção de bloqueio do diferencial central, que é feito automaticamente.

Só que, de todas as características consideradas revolucionárias para o segmento (isso pode

ser bom ou ruim, dependendo do comprador), talvez a principal delas tenha sido abandonar a caixa reduzida em favor do câmbio automático de oito marchas – neste caso, é a primeira que assume a função. Ainda assim, há borboletas atrás do volante para trocas manuais.

Pelo menos cabe à Amarok V6 o título de maior capacidade de carga do segmento, com 1.105 kg, além de ostentar uma das maiores caçambas entre as picapes médias. Claro que nem tudo são flores, já que ela também tem o maior custo de revisões (são R\$ 8.172 pelas seis visitas previstas até os 60.000 km) entre as rivais. Se bem que nada disso é novidade para os clientes de longa data, que a VW quer manter.

QR

TESTE

ACELERAÇÃO

0 a 100 km/h: 8,1 s

0 a 1.000 m:

29 s - 180,2 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA

n/d*

RETOMADA

0 40 a 80 km/h: 3,5 s

0 60 a 100 km/h: 4,5 s

0 80 a 120 km/h: 5,4 s

FRENAGENS

60/80/120 km/h - 0 m:

14,2/24,3/56,6 m

CONSUMO

Urbano: 9,4 km/l

Rodoviário: 11,8 km/l

*Dado de fábrica

FICHA TÉCNICA

Preço: R\$ 256.390

Motor: diesel, diant., long., 6 cil. em V, 2.967 cm³, 24V, 83,0 x 91,4 mm, 17,0-1, 258 cv a 3.250 rpm, 59,1 kgfm a 1.400 rpm

Câmbio: 8

marchas, tração integral

Suspensão:

braço sobreposto [diant.] / eixo rígido [tras.]

Freios: disco ventilado [diant. / tras.]

Direção: hidráulica

Rodas e pneus: liga leve, 255/50 R20

Dimensões:

compr., 525,4 cm;

larg., 194,4 cm; alt.,

183,2 cm; entre-

eixos, 309,7 cm;

vão livre do solo,

24 cm; peso, 2.185

kg; tanque, 80 l;

caçamba, 1.280

l; capacidade de

carga, 1.105 kg

VEREDICTO

Para quem sempre gostou da Amarok, ela continua sendo a mesma picape de antes. É a melhor opção para quem procura desempenho, mas não é referência quando se trata de equipamentos.

★★★★

HATCH VERSÁTIL

Na nova geração, o esportivo A 45 S ficou ainda mais impressionante, equipado e bem construído, sem abrir mão de virtudes para o uso no dia a dia

POR GABRIEL AGUIAR | FOTOS FERNANDO PIRES



O Porsche 718 Cayman S nasceu esportivo legítimo e, assim, com qualidades (e limitações) próprias de um cupê com motorização central-traseira. Pelo mesmo preço, a Mercedes-AMG oferece o recém-apresentado A 45 S, que é menos pretensioso na origem, mas recebeu modificações de fábrica e, como hatch, entre-

ga naturalmente mais conforto e versatilidade que o conterrâneo. A questão que se coloca então é até que ponto as mudanças feitas pela preparadora oficial foram capazes de transformar o “humilde” Classe A em verdadeiro esportivo?

Por fora, não há dúvidas de que essa configuração do modelo é diferente de qualquer outra: grade

Panamericana (que já é tradicional entre os AMG, em alusão aos modelos que disputavam a famosa prova de estrada no México nos anos 1950), para-choques com tomadas de ar maiores, para-lamas alargados, saias laterais e difusor de ar traseiro. Mas você deve imaginar que, ainda assim, esse alemão não é do tipo que torce os pescoços por onde



Esportivo tem motor
2.0 turbo de 421 cv
e 51 kgfm, para só
1.635 kg de peso

passa. E, caso seja sua intenção chamar a atenção, melhor optar pela cor de carroceria amarela.

Por dentro, apesar da mesma receita, as mudanças foram mais discretas. Em outras palavras, poucos detalhes nos fazem esquecer da configuração de entrada do Classe A, A 250 – que custa R\$ 257.900, quase metade dos R\$ 434.900 –,

mesmo levando em conta que só a opção esportiva tem revestimento de camurça sintética, além de costura dupla e cintos vermelhos.

Na verdade, quando ainda estava na geração anterior, essa semelhança era realmente um problema para a versão esportiva. Isso porque o acabamento do Classe A estava um degrau abaixo dos demais Mercedes.

Sem contar o abismo que havia comparado aos demais imponentes AMG. Mas, agora, toda a família do hatch evoluiu e está melhor até que Mercedes mais caros, como Classe C e GLC, ambos na fila para mudar.

Tamanhas foram as alterações, que até as peças que normalmente passam despercebidas, como alavancas de seta e (no caso do Classe

Mudanças no visual são relativamente discretas em relação à versão civilizada



A) do seletor de marcha, foram totalmente redesenhadas. E talvez você nem perceba isso. Mas não se culpe: a central multimídia MBUX realmente é o centro das atenções com a grande tela que se estende do quadro de instrumentos digital. É até difícil notar outras coisas, como a colorida iluminação por todos os lados da cabine.

Quem já esteve a bordo da linha-gem anterior da marca deve se lembrar da dificuldade para comandar o sistema de entretenimento – que não tinha sequer tela sensível ao toque e era bem confuso. Por outro lado, o novo conjunto é familiar a qualquer pessoa que leve um smartphone no bolso e tem até comandos por voz. E, agora, de tão eficiente, basta dizer o nome da marca em voz alta para ser interrompido pela assistente virtual (e, sim, isso pode ser bem chato).

AJUSTES PARA DRIFT Tudo bem que a ideia de um hatch anabolizado pode fazer alguns potenciais compradores torcerem o nariz. Mas não dá para esquecer as vantagens disso: ninguém terá que fazer contorcionismos para entrar na cabine e quem sentar na segunda fileira poderá até abrir as portas sem atrapalhar ninguém. Tudo bem que, atrás, não há tanto espaço para as pernas, o túnel central é elevado e o assento é curto. Ainda assim, já é melhor que em qualquer cupê (e, no caso do Porsche 718 Cayman S, nem existe uma segunda fileira).

Além disso, há detalhes que não

saltam aos olhos logo de cara, mas que facilitam a vida. A frente raspa com certa facilidade, mas não é nada difícil manobrar o carro no dia a dia graças à boa área envidraçada e à posição de dirigir relativamente alta – considerando o universo dos esportivos. E o porta-malas de 355 litros supera o do Jeep Renegade, líder de vendas entre os SUVs, que tem somente 320 litros.

Claro que racionalidade não é (o único) argumento para convencer o comprador do novo Mercedes-AMG A 45 S. Se o motor 2.0 turbo da geração anterior já impressionava com 360 cv de potência e 45,9 kgfm de torque, agora está ainda mais absurdo: são 421 cv e 51 kgfm, respectivamente. Também faz parte do pacote o sistema de tração integral e o câmbio automatizado de oito marchas com dupla embreagem banhada a óleo.

Mais que simplesmente números na ficha técnica, o pequeno esportivo é feito de emoções e tem até diferentes personalidades. Isso porque há novos comandos giratórios com pequenas telas digitais no volante que permitem selecionar diferentes parâmetros do carro, como rigidez da suspensão e respostas do conjunto mecânico. Surpreendentemente (para um Mercedes), há uma opção – nada racional – só para drift.

É importante dizer que, no dia a dia, caso você prefira andar tranquilamente no trânsito, basta selecionar as configurações mansas e aproveitar

o passeio como faria na Classe A civilizada. Isso porque, apesar de todas as credenciais que já foram citadas, o hatch AMG não é daqueles modelos que reagem agressivamente a qualquer toque no acelerador e que sobem as rotações até o limite. Quer dizer... apenas se você quiser.

Com o temperamento mais agressivo selecionado, o hatch alemão incorpora o espírito dos irmãos maiores, com uma sensibilidade muito mais afiada da suspensão e do motor. Para ter ideia, o modelo precisou de apenas 4,2 segundos para chegar aos 100 km/h na nossa pista de testes. E, mesmo em velocidades mais elevadas, o AMG A 45 S faz com que o motorista se sinta como piloto profissional, ainda que esteja longe disso – para esses casos, tudo segue sob controle graças ao excelente acerto dinâmico do carro e também às assistências eletrônicas absolutamente discretas, que zelam para que a condução se mantenha em segurança.

Se a geração anterior já merecia elogios pela diversão acessível (em termos de habilidade, que fique bem claro), o novato eleva a experiência a outro patamar. E pode parecer difícil imaginar o 718 Cayman S como única opção na garagem de alguém, mas o AMG A 45 S é um excelente candidato à vaga. De esportivo brutal, brinquedo para derrapagens e hatch capaz de fazer 9,6 km/l na cidade e 14,5 km/l na estrada, esse alemão é surpreendentemente versátil. Que bom! **CAR**



Volante é a principal mudança na cabine do AMG



Como em todos os Classe A, o acabamento está melhor. A central MBUX é o destaque em relação à tecnologia. Os controles de condução estão acessíveis por botões e são fáceis de mexer



Carroceria hatch tem vantagem de levar passageiros e bagagem

TESTE

ACELERAÇÃO

0 a 100 km/h: 4,2 s
0 a 1.000 m:
22,8 s - 230,3 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA

270 km/h*

RETOMADA

0 40 a 80 km/h: 2 s
0 60 a 100 km/h: 2,4 s
0 80 a 120 km/h: 2,6 s

FRENAGENS

60/80/120 km/h - 0 m:
14,5/25,7/56,6 m

CONSUMO

Urbano: 9,6 km/l
Rodoviário: 14,5 km/l

*Dado de fábrica

FICHA TÉCNICA

Preço: R\$ 434.900

Motor: gas., diant., transv., 4 cilindros em linha, 1.991 cm³, 16V, 421 cv a 6.750 rpm, 51 kgfm a 5.000 rpm

Câmbio: automatizado de dupla embreagem, 8 marchas, tração integral [AWD]

Suspensão: multilink [diant./tras.]

Freios: disco ventilado [diant./tras.]

Direção: elétrica

Rodas e pneus: liga leve, 245/35 R19

Dimensões: comprimento, 444,5 cm; largura, 185 cm; altura, 141,2 cm; entre-eixos, 272,9 cm; peso, 1.635 kg; tanque, 51 litros; porta-malas, 355 litros

VEREDICTO

Opção mais feroz do Classe A ainda guarda marcas do hatch civilizado, mas é justamente essa a virtude do esportivo, que tem diversão de sobra e não cobra grandes sacrifícios para entregar isso.

★★★★★

■ TESTE | NISSAN VERSA 1.6 16V EXCLUSIVE

A GENTE NÃO QUER SÓ ESPAÇO

A gente quer design, conforto e tecnologia. Esse é o mote do novo Versa. Mas diversão e arte custa e o sedã chega com preços acima do que você estava acostumado

POR PAULO CAMPO GRANDE | FOTOS FERNANDO PIRES

Esqueça tudo o que sabe sobre o Versa. Aliás, o Versa que você conhece mudou de nome. É Versa V-Drive agora. E seguirá à venda junto com o sucessor: o Versa (só) que se vê aqui. A novidade tem muito pouco a ver com o modelo antigo. A maior semelhança talvez seja o emblema da marca na grade dianteira, no volante e na tampa do porta-malas. Se antes o único atrativo era o espaço interno, agora o Versa traz atributos como design, conforto e tecnologia.

Mas entre as mudanças deve-se considerar também os preços. O novo Versa chega em quatro versões: Sense MT (R\$ 72.990), Sense CVT (R\$ 77.990), Advance CVT (R\$ 83.490) e Exclusive CVT (R\$ 92.990). Reparou que até o nome das versões ficaram mais sofisticados? Enquanto o V-Drive parte de R\$ 58.990 (MT) e vai a R\$ 74.490 (Premium CVT).





Grade em V
é nova marca
registrada
da Nissan

Visualmente, o Versa segue a linguagem dos lançamentos mais recentes da marca, como o Leaf de segunda geração, incluindo a grade dianteira em V e o teto flutuante, graças ao efeito de um aplique na coluna traseira. A versão mostrada aqui é a Exclusive, a mais completa, e por isso mais bonita, com a ajuda de itens como assinatura de led nos faróis, rodas de liga leve aro 17 e antena tipo barbatana de tubarão. Mas a grade, o teto e o design dos faróis e das lanternas traseiras são os mesmos em todas as versões.

Em relação aos equipamentos, desde a Sense MT, o Versa vem com ar-condicionado, chave presencial, botão de partida, retrovisores elétricos, seis airbags, sensor de estacionamento, auxiliar de partida em rampa e ESP. A Sense CVT inclui piloto automático, além do câmbio CVT. A Advance adiciona painel de instrumentos digital com tela de 7 polegadas, rodas de liga leve aro 16 (na Sense é de aço aro 15), central multimídia (CarPay e Android Auto) e alerta de esquecimento de objetos no banco traseiro, entre outros itens. A

Exclusive, por sua vez, além dos recursos já mencionados, acrescenta alerta de colisão frontal, freio autônomo de emergência, câmera 360 graus, detector de movimento dianteiro, sensor de tráfego traseiro, alertas de pontos cegos e GPS. Seu ar-condicionado é digital e os bancos são revestidos de material que imita couro.

A diferença do Versa em relação ao seu antecessor não fica só no estilo e nos equipamentos, no entanto. Coisas que nem sempre se veem, mas a fábrica informa ter feito, e andando com o carro se nota, também testemunham a evolução do projeto. O novo Versa usa a mesma plataforma V, que serve de base para o V-Drive (e também para o SUV Kicks), mas, segundo a Nissan, a estrutura da carroceria foi reforçada pelo uso de materiais de maior resistência, aumento da espessura de peças, mudança no design e adição de componentes. Ao volante, dá para perceber que o conjunto ficou mais firme, o que se revela no comportamento do carro, mais obediente, e também no conforto, por conta da estabilidade.

Outro benefício das melhorias é o

isolamento acústico que, além de favorecido pela estrutura mais rígida, recebeu atenção especial. De acordo com a fábrica, foram adicionados materiais de isolamento em diversos pontos, como na parede que separa o compartimento do motor da cabine e na coluna dianteira, além da dupla vedação das portas e do aumento da espessura do para-brisa (de 3,5 para 4 mm). Pensando na dirigibilidade e no isolamento da cabine, os engenheiros também modificaram a suspensão (nos pontos de fixação, geometria e batentes) e a direção (com o aumento da rigidez da coluna e uma relação mais curta). Os pneus ficaram mais largos (a partir do aumento da banda ou da banda e da tala da roda, dependendo do aro considerado). Na prática, a suspensão está mais eficiente, filtrando melhor pisos irregulares e reduzindo a rolagem da carroceria nas curvas. E a direção, por sua vez, está mais precisa, embora bem leve e fácil de girar.

O motor é o conhecido 1.6 16V flex, com comando de válvulas variável na admissão, que gera 114 cv de potência e 15,5 kgfm de torque (no

Aplique preto na
coluna traseira
faz parecer
que o teto está
flutuando





O painel do sedã bem como a central multimídia e o painel de instrumentos vieram do SUV Kicks. Há duas portas USB no console



Ar digital e câmera 360° estão presentes somente na versão Exclusive. Mas o painel com tela de 7" vem desde a versão Advance



Versão Exclusive traz rodas aro 17



Revestimento imita couro



Espaço interno continua bom



No porta-malas cabem 482 litros

V-Drive, são 111 cv e 15,1 kgfm), acoplado ao câmbio CVT, com seis marchas definidas. Em nossa pista de testes, o sedã se defendeu bem, com o tempo de 11,9 segundos nas provas de aceleração de 0 a 100 km/h, e as médias de consumo de 12 km/l, na cidade, e 16,2 km/l, na estrada (sempre rodando com gasolina) – embora, nos mesmos ensaios, rivais como Chevrolet Onix Plus e VW Virtus tenham apresentado rendimentos melhores, como você pode ver a seguir no comparativo que fizemos já na estreia do novo Versa.

Mas não foi só o motor e o câmbio que o Versa herdou do Kicks: na cabine do sedã, quem está familiarizado com o SUV logo reconhece painel, central multimídia e painel de instrumentos digital. Essa sensação de déjà-vu pode não agradar alguns. Mas, pelo menos, isso ocorre entre o Versa e o Kicks, enquanto no caso do V-Drive, a simbiose é com o compacto March. E a melhoria é nítida não só pelo estilo como também pelo acabamento. A faixa central do painel é revestida de

material que imita couro aplicado sobre uma camada fina de espuma que torna o contato suave. Na parte superior, o plástico é duro, mas com uma aparência de melhor qualidade.

Ainda na cabine, deve-se destacar os bancos dianteiros,^o que são anatômicos e sustentam bem o corpo no assento e no encosto. Esses bancos têm uma tecnologia que a Nissan chama de Zero Gravity (gravidade zero) e até agora só estava presente nos carros da gama superior, como o Sentra. É verdade que eles roubaram espaço na cabine, ao contrário dos bancos mais magros do V-Drive. Mas espaço é o principal atributo do V-Drive, enquanto o novo Versa é mais refinado e concilia espaço (que ainda é amplo) com outros predicados, como já demonstrou nesta apresentação. E, para não dizer que não houve ganho algum, o porta-malas cresceu 22 litros, passando de 460 para 482 litros.

Falta saber se ele está pronto para encará-los os rivais que arrebanharam ao se posicionar acima de seu antecessor. Vire as páginas para ver a resposta. **GR**



Recepção de boas-vindas

Pleiteando um lugar ao sol um andar acima, o Versa chega e, na estreia, já encara líder, Onix Plus, e vice-líder, Virtus, de seu novo segmento

POR PAULO CAMPO GRANDE | FOTOS FERNANDO PIRES

N a geração anterior, rebatizada de Versa V-Drive, o Versa brigava com concorrentes cujo principal atrativo era o espaço interno, como o Chevrolet Cobalt (saiu de linha este ano) e o Renault Logan, dois rivais por excelência. Agora, na nova geração, o Versa se sofisticou e ficou mais caro, se posicionando na categoria de modelos que poderiam ser chamados de sedãs compactos premium, aspirantes a sedãs médios. É nesse segmento que estão seus novos adversários, entre eles Chevrolet Onix Plus, Honda City, VW Virtus e

Toyota Yaris Sedan. Neste comparativo, alinhamos o Versa com os dois mais vendidos: Onix Plus e Virtus.

Os carros mostrados aqui são todos nas versões mais caras e completas de suas linhas: Versa Exclusive (R\$ 92.990), Onix Plus Premier completo (R\$ 85.490) e Virtus Highline 200 TSI (R\$ 98.950). Mas para efeito de comparativo consideramos as versões intermediárias, onde existe maior equilíbrio nos preços: Versa Advance (R\$ 83.490), Onix Plus Premier básico (R\$ 82.390) e Virtus Comfortline 200 TSI (R\$ 84.500). Estas versões

também são as que costumam ter a maior participação nas vendas dos modelos, principalmente depois de passada a fase de lançamento.

Analizamos desempenho, acabamento e custos de propriedade, entre outros aspectos. Como o novo Versa ainda não havia entrado no radar das corretoras, ficamos devendo a cotação de seu seguro (o levantamento é feito por nossa parceira TEx/Teleport, de acordo com o perfil de segurado padrão da QUATRO RODAS).

Quer saber como foi o confronto? Vire a página e acompanhe.

Com estilo
e tecnologia,
sedãs brigam
no segmento
premium dos
compactos



3º VW VIRTUS COMFORTLINE

Apesar do motor hi-tech, o Virtus andou junto e manteve o consumo no mesmo patamar do Onix Plus. Perdeu pela relação custo/benefício desfavorável

O Virtus é o mais caro dos três. Custa R\$ 2.110 a mais que o Onix Plus e R\$ 1.010 a mais que o Versa. Mas não é só isso. O VW também é o dono do maior custo de revisões: R\$ 3.774, contra R\$ 3.078, do Nissan, e R\$ 3.249 do Chevrolet. Até 60.000 km. No preço do seguro, pode-se dizer que houve empate técnico entre ele (R\$ 1.977) e o Onix Plus (R\$ 1.989). Se você procurar uma justificativa para o Virtus custar mais, seus olhos talvez brilhem ao ver o motor de três cilindros com turbo, injeção direta e comando de válvulas variável. Ele gera 128 cv e 20,4 kgfm, com etanol. Mais que os motores dos outros. Mas, na pista de testes, o Onix Plus, que não tem um motor tão sofisticado, foi mais rápido. Nas provas de 0 a 100 km/h, o Chevrolet fez o tempo de 10,2 segundos, enquanto o VW alcançou 10,8 segundos. No consumo, surgiu um empate: o Onix conseguiu as médias de 12,8 km/l, na cidade, e 16,4 km/h, na estrada; o Virtus obteve 12,6 km/l e 16,6 km/h, respectivamente.

O motor é a arma mais forte do Virtus Comfortline diante dos rivais. Se você olhar o acabamento, o VW fica devendo. Seu espaço interno está na média. Ele leva vantagem no porta-malas com 521 litros (contra 482 litros do Versa, e 468 litros do Onix). Mas, no conteúdo, o Virtus é bem mais despojado. Dos três sedãs alinhados aqui, o Virtus Comfortline é o único sem chave presencial, partida por botão, piloto automático, painel digital e câmera de ré. Além disso, só ele tem quatro airbags, enquanto os outros têm seis, e rodas de liga leve de 15 polegadas, contra 16 dos rivais. Diante desse conjunto, o Virtus termina em terceiro lugar.



Vice-líder do segmento, o VW tem um visual mais sóbrio que o dos rivais



Versão Comfortline não traz painel digital, presente apenas na Highline



Há cintos de três pontos e apoios de cabeça independentes para todos os ocupantes



A capacidade do porta-malas é de 521 litros. Motor flex rende 128 cv com etanol

2º NISSAN VERSA ADVANCE

Com custos de manutenção baixos e pacote de equipamentos intermediário, o Versa perdeu pontos pelo fraco desempenho na pista de testes



As lanternas traseiras têm design inspirado nos bumerangues



Painel de instrumentos digital com 12 funções é item de série na versão Advance



O revestimento de material que imita couro só está disponível na versão Exclusive



Porta-malas leva 482 litros de bagagem. Motor 1.6 16V gera 114 cv de potência

Na versão intermediária Advance (R\$ 83.490), o Versa perde bastante conteúdo em relação à topo de linha Exclusive (R\$ 92.990), R\$ 9.500 mais cara. Saem: revestimento que imita couro, assinatura de led nos faróis, alerta de colisão frontal, freio de emergência, câmera 360°, sensor de tráfego cruzado, alerta de pontos cegos e GPS, entre outros itens. Ainda sobram painel multifuncional com tela de 7", alerta de esquecimento de objetos no banco traseiro, câmera de estacionamento e central multimídia (que reconhece CarPlay e Android Auto e permite a conexão com até dois celulares).

O Nissan supera o Virtus não apenas no conteúdo, mas leva a melhor porque tem um preço mais convidativo e seus custos de revisão são os menores do comparativo: R\$ 3.078, ante R\$ 3.249 do Onix Plus e R\$ 3.774 do Virtus. E o Versa é o único que conta com serviços de assistência técnica 24 horas gratuita por 24 meses. Para os outros, a cobertura dura 12 meses. Na pista de testes, o Nissan deixou a desejar. São dele os piores números. Nas provas de aceleração de 0 a 100 km/h, ele ficou com o tempo de 11,9 segundos. E nas medições de consumo, terminou com as médias de 12 km/h no ciclo urbano, e 16,2 km/h no rodoviário.

Seu motor, 1.6 16V, é o mais fraco dos três, apesar de ter o maior deslocamento: 1.6 contra 1.0 do Virtus e do Onix Plus. No acabamento, sim. Ele é digno de nota. Os materiais da cabine não são nobres, mas causam impressão de boa qualidade. Ao volante, o Versa é o mais confortável dos três, dono de um rodar ligeiramente mais macio e uma direção mais leve. Quase chegou lá.

1º ONIX PLUS PREMIER

Mais barato, mais bem equipado e com melhor rendimento geral na pista, o Chevrolet superou os concorrentes com facilidade

A GM acertou a mão com a linha Onix. Os carros (hatch e sedã) passaram por recalls logo no lançamento; vez por outra aparecem consumidores se queixando de mal funcionamento aqui e ali, mas os Onix são líderes de mercado em seus segmentos e vão bem nos comparativos que fazemos. Nesta edição, o hatch ficou em segundo no confronto dos 1.0, na página 44, perdeu entre os esportivos RS para o Sandero por ser nervoso só no visual, na página 52, e o sedã fatura este comparativo aqui.

Diante de Versa e Virtus, o Onix leva a pior em dois quesitos apenas. Um deles está nas medidas de espaço interno para a cabeça dos ocupantes. O Onix tem 97 cm, na dianteira, e 90 cm, na traseira, enquanto o Virtus tem 99 cm e 91 cm, e o Versa, 99 cm e 90 cm, respectivamente. O outro diz respeito à capacidade de seu porta-malas, que leva 468 litros, contra 521 litros do Virtus e 482 litros do Versa. Nos demais aspectos, o Onix perde para o Versa nos custos de manutenção, fica no mesmo patamar do Virtus nas marcas de consumo e supera os rivais na relação de equipamentos de série. Ele é o único com central multimídia com roteador de internet 4G e Wi-Fi embarcado.

Na pista, foi o mais rápido, com o tempo de 10,2 segundos nas provas de 0 a 100 km/h. E, no consumo, empatou com o Virtus. Na hora de parar, vindo a 80 km/h, ele precisou de 25,9 metros. Com isso, ficou em um segundo lugar, mais perto do primeiro (o Virtus, com 24,9 metros), que do terceiro (o Versa, com 27,3 metros).



Onix Plus é equipado com rodas de liga leve de 16 polegadas



Central multimídia conta com roteador de internet 4G e Wi-Fi embarcado



Versão Premier exhibe bancos revestidos de tecido e material que imita couro



No porta-malas cabem 468 litros. Motor 1.0 turbo entrega 116 cv

	VIRTUS	VERSA	ONIX PLUS
ACELERAÇÃO			
0 a 100 km/h	10,8 s	11,9 s	10,2 s
0 a 1.000 m	32,1 s - 163,8 km/h	33,9 s - 153,4 km/h	31,7 s - 167,9 km/h
VELOCIDADE MÁXIMA			
	n/d	n/d	n/d
RETOMADAS			
0 40 a 80 km/h	4,8 s	5,4 s	4,6 s
0 60 a 100 km/h	6 s	7,3 s	5,4 s
0 80 a 120 km/h	7,5 s	10,4 s	6,7 s
FRENAGENS			
60/80/120 km/h a 0	14,8/24,9/56,9 m	15,4/27,3/62,9 m	14,3/25,9/58,1 m
CONSUMO			
Urbano	12,6 km/l	12 km/l	12,8 km/l
Rodoviário	16,6 km/l	16,2 km/l	16,4 km/l
RUÍDO INTERNO			
Neutro/RPM máx.	38,5/69,1 dBA	42,9/67,5 dBA	38,4/63,5 dBA
80/120 km/h	63,1/67,3 dBA	63,6/69,6 dBA	63,4/67,5 dBA
AFERIÇÃO			
Velocidade real a 100 km/h	96 km/h	93 km/h	96 km/h
Rotação do motor a 100 km/h em 5ª marcha	1.900 rpm	1.750 rpm	2.200 rpm
Volante	3 voltas	2,6 voltas	2,8 voltas
SEU BOLSO			
Preço básico	R\$ 84.500	R\$ 83.490	R\$ 82.390
Garantia	3 anos	3 anos	3 anos
Concessionárias	540	160	540

CONDIÇÕES DE TESTE [VIRTUS/VERSA/ONIX PLUS]:

Alt. 660 m; temp.: 26,5/23,5/29,5°C; umid. relat.: 61/28,5/37%; pres. atm.: 1.013, 1.013, 1.012 kPa

FICHA TÉCNICA

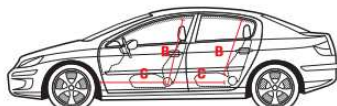


VIRTUS

A: n/d [diant.], n/d [tras.]
B: 99 cm [diant.], 91 cm [tras.]
C: 49/51 cm [d.], 47/28 cm [t.]

Motor: diant., transv., 3 cil., turbo, inj. direta, 999 cm³, 74,5 x 76,4 mm, 12V, flex, 128/116 cv a 5.500 rpm, 20,4/20,4 kgfm a 2.000 rpm **Câmbio:** automático, 6 marchas, tração diant. **Direção:** elétrica, 10,3 m [diâmetro de giro] **Suspensão:** McPherson [diant.], eixo de torção [tras.] **Freios:** disco ventilado [diant.] e disco sólido [tras.] **Pneus:** 165/65 R15 **Peso:** 1.192 kg **Peso/potência:** 9,3/10,3 kg/cv **Peso/torque:** 58,4 kg/kgfm **Dimensões:** comprimento, 448,2 cm; largura, 175,1 cm; altura, 147,2 cm; entre-eixos, 265,1 cm; porta-malas, 521 litros; tanque, 52 l **Equipamentos de série:** volante multifuncional, ESP, sensor de estacionamento traseiro, auxiliar de partida em rampa, rodas de liga leve, 4 airbags, farol de neblina com função de conversão estática e ar-condicionado

★★★



VERSA

A: n/d [diant.], n/d [tras.]
B: 99 cm [diant.], 90 cm [tras.]
C: 48/51 cm [d.], 48/23 cm [t.]

Motor: diant., transv., 4 cil., 1.598 cm³, 16V, flex, 114/114 cv a 5.600 rpm, 15,5/15,5 kgfm a 4.000 rpm, 78 x 83,6 mm **Câmbio:** automático, CVT, tração diant. **Direção:** elétrica, 10,6 m [diâmetro de giro] **Suspensão:** McPherson [diant.], eixo de torção [tras.] **Freios:** disco ventilado **Pneus:** 205/55 R16 **Peso:** 1.122 kg **Peso/potência:** 9,8 kg/cv **Peso/torque:** 72,4 kg/kgfm **Dimensões:** comprimento, 449,5 cm; largura, 174 cm; altura, 146,5 cm; entre-eixos, 262 cm; porta-malas, 482 litros; tanque, 41 l **Equipamentos de série:** chave presencial, partida por botão, ESP, sensor de estacionamento traseiro, sensor crepuscular, auxiliar de partida em rampa, piloto automático, alerta de esquecimento de objeto no banco traseiro, central multimídia e 6 airbags e ar-condicionado

★★★★

ONIX PLUS

A: n/d [diant.], n/d [tras.]
B: 97 cm [diant.], 90 cm [tras.]
C: 48/51 cm [d.], 48/28 [tras.]

Motor: diant., transv., 3 cil., 999 cm³, 12V, flex, 116/116 cv a 5.500 rpm, 16,8/16,3 kgfm a 2.000 rpm, 74 x 77,5 mm **Câmbio:** automático, 6 marchas, tração diant. **Direção:** hidráulica, 10,2 m [diâmetro de giro] **Suspensão:** McPherson [diant.], eixo de torção [tras.] **Freios:** disco ventilado [diant.] e tambor [tras.] **Pneus:** 195/55 R16 **Peso:** 1.113 kg **Peso/potência:** 8,47/8,89 kg/cv **Peso/torque:** 65,7/67,5 kg/kgfm **Dimensões:** comprimento, 416,3 cm; largura, 173 cm; altura, 147,6 cm; entre-eixos, 255,1 cm; porta-malas, 468 litros; tanque, 44 l **Equipamentos de série:** chave presencial, partida por botão, ESP, sensor de estacionamento traseiro, sensor crepuscular, sensor de pressão dos pneus, central multimídia com Wi-Fi, OnStar, DRL, 6 airbags e ar-condicionado

★★★★★

AValiação do Editor

MOTOR E Câmbio

O motor do Virtus tem injeção direta, mas andou junto com o do Onix Plus, enquanto o do Versa, antiquado, ficou para trás. **VIRTUS ★★★★★**
VERSA ★★★★★
ONIX PLUS ★★★★★

DIRIGIBILIDADE

Os três sedãs apresentam comportamento equilibrado. **VIRTUS ★★★★★**
VERSA ★★★★★
ONIX PLUS ★★★★★

SEGURANÇA

Nas frenagens, o VW foi o melhor, enquanto o Nissan foi o pior. Mas o VW tem dois airbags a menos, o GM foi superior. **VIRTUS ★★★★★**
VERSA ★★★★★
ONIX PLUS ★★★★★

SEU BOLSO

O destaque nos custos vai para o Versa, frente ao Virtus, que é mais caro e menos equipado. **VIRTUS ★★★★★**
VERSA ★★★★★
ONIX PLUS ★★★★★

CONTEÚDO

O Onix tem mais recursos. Depois vem o Versa. O Virtus fica devendo. **VIRTUS ★★★★★**
VERSA ★★★★★
ONIX PLUS ★★★★★

VEREDICTO QUATRO RODAS

Enquanto o Virtus é caro e pouco equipado, o Versa vai bem nos custos de propriedade e nos equipamentos, mas perde no rendimento do motor. O Onix, por sua vez, tem um bom conjunto e se sai melhor na análise dos diferentes quesitos.





POPULARIDADE AMEAÇADA

Aumento dos preços dos hatches 1.0 beira os 20% este ano.
Fomos atrás do modelo que entrega mais por menos

POR HENRIQUE RODRIGUEZ | FOTOS FERNANDO PIRES

Itens de segurança ganham espaço na categoria, enquanto faróis de neblina se tornaram luxo



A macroeconomia não ajuda. Pandemia, real desvalorizado, desemprego e aumento do preço do aço contribuem para elevar bastante o preço dos carros. Isso fica ainda mais nítido entre os modelos mais baratos.

Basta ver que as opções que existem hoje por R\$ 50.000 são os Fiat Mobi e Uno e o Renault Kwid. Os que reunimos aqui estão um patamar acima. E se perder

a atenção por um momento na escolha de versões, opcionais e cores, seus preços passam facilmente dos R\$ 60.000.

Surpreso? Entre Sandero, Argo, Onix, HB20 e Ka, o menor aumento de janeiro a outubro foi do hatch da Fiat, com 9,9%. O maior reajuste foi de 17,2% para o Chevrolet – começou o ano custando R\$ 51.590 e agora custa R\$ 60.490, sempre na versão

LT. Convocamos o Polo para o embate, mas ficou de fora, pois a Volkswagen não tem o carro 1.0 para empréstimo.

Para as fabricantes, os aumentos são a garantia de rentabilidade da operação. Para o consumidor, o desafio é garantir a rentabilidade de seu dinheiro em mais itens de segurança e conforto no carro novo. E, claro, o menor custo na vida útil. Veja a seguir.

5º FIAT ARGO R\$ 58.890

Hatch da Fiat não é barato, entrega pouco no pacote básico e, se equipado com mais itens de segurança, passa a custar quase o mesmo que sua versão 1.3

O Fiat Argo é o segundo carro mais caro deste comparativo, mas nem de longe pode ser considerado o mais equipado. Essa equação simples, que pondera o quanto cobra e o que entrega, justifica seu último lugar.

Itens como central multimídia Uconnect de 7 polegadas, ar-condicionado, direção elétrica e vidros dianteiros elétricos fazem parte do pacote padrão do Argo Drive 1.0, de R\$ 58.990. Mas equipamentos que você encontrará nos concorrentes, como controles de estabilidade e tração, faróis de neblina, vidros elétricos traseiros, sensor de estacionamento, repetidores de seta nos retrovisores e o exclusivo ar digital, vêm no pacote S-Design, de R\$ 3.200. É um ótimo valor avulso, mas um Argo de R\$ 62.090 está longe de ser um bom negócio – o 1.3 custa R\$ 100 menos.

O motor 1.0 6V até vai bem no uso urbano, onde cravou 14,1 km/l com gasolina. Mas o câmbio de relação final curta e o fato de usar duas válvulas por cilindro podem estar relacionados aos 15,4 km/l no regime rodoviário – a pior média dos cinco.

O Argo ainda é um carro com visual interessante, gostoso de dirigir, e tem bom espaço. O que ele realmente precisa não é de mais equipamentos, mas de um bom desconto.



Design de 2017 ainda agrada, mas rodas maiores fariam bem ao visual do Argo



Velha central de 9 polegadas foi trocada pela Uconnect de 7 com Android e CarPlay



Bancos dianteiros são confortáveis, mas normais. O espaço traseiro é apenas bom. Porta-malas tem 300 litros de capacidade

4º RENAULT SANDERO R\$ 58.740

Atualizado em 2019, Sandero passou a se destacar não só pelo espaço interno, mas também por ter quatro airbags de série. Mas o preço ofusca as qualidades



Sandero é o único que tem lanternas com luzes de posição com leds e DRL nos faróis



Novo volante destoa um pouco do painel mais antigo. Airbags laterais são de série



Bancos trocados em 2019 favoreceram a ergonomia. O Sandero tem o melhor espaço traseiro e o porta-malas: 320 litros

Não há carro mais espaçoso entre os hatchbacks compactos. É uma qualidade que o Renault Sandero sustenta desde seu lançamento, em 2007, e que não corre risco de ser ameaçada. Mas o preço deixou de ser tão favorável a ele como antes.

O Sandero das fotos é um Zen 1.0, que parte dos R\$ 58.740 e soma central multimídia com comandos satélite atrás do volante, molduras no console central e nas saídas de ar laterais e até as alças internas das portas, que a versão Life, de R\$ 55.990, não tem. O destaque do pacote de equipamentos fica para os airbags frontais e laterais de série, bem como ar-condicionado, direção eletro-hidráulica (mais pesada que a elétrica), sensores de estacionamento traseiro, DRL nos faróis, vidros elétricos dianteiros e travas elétricas. Não tem espelhos com ajuste elétrico, porém.

O câmbio manual de cinco marchas com escalonamento curto oferece agilidade até médias velocidades e não prejudica o consumo, que ficou em 14,8 km/l na cidade e 17,3 km/l na estrada, atrás apenas do HB20. Não é barato ou bem equipado, mas o espaço que o entre-eixos de 2,59 m proporciona e os 320 litros de porta-malas pesam a favor do Sandero frente ao Fiat Argo, que é mais caro na compra e no pós-venda.

3º FORD KA R\$ 55.390

Hatch compacto da Ford não é dos mais equipados, mas aproveita bem o espaço da cabine e tem preço de tabela mais interessante que Argo e Sandero

O Ford Ka merece mais atenção da própria fabricante e também do mercado. A atual geração tem seis anos e recebeu a última reestilização há dois, mas continua com muitas qualidades, a despeito da queda nas vendas que sofre desde o início da pandemia. Só não tem grandes luxos na versão SE Plus, de R\$ 55.390 – a mais vendida, por sinal.

A lista de equipamentos inclui a central Sync de 7 polegadas, vidros elétricos nas quatro portas e espelhos e travas elétricos. Mas além dos faróis de neblina não há outro equipamento de segurança que não seja obrigatório. Quem fizer questão do controle de estabilidade precisará partir para a versão FreeStyle 1.0, de R\$ 61.590.

As qualidades do Ka estão no interior, com os grandes e confortáveis bancos dianteiros, a posição de dirigir mais elevada e o grande espaço para a cabeça de todos, o que também melhora o conforto no banco traseiro. E ao dirigir nota-se que é um carro muito correto nas respostas do motor de 85 cv que gosta de girar, mas tem o maior apetite urbano (12,8 km/l). O câmbio só peca pelos engates mais longos.

Em resumo, o Ford Ka é um bom carro e garantiu a terceira posição pelo preço mais acertado que o de Argo e Sandero.



Ka SE Plus herdou as calotas de 15 polegadas, que eram do falecido Fiesta



Volante tem aro mais grosso que o normal, mas instrumentos são muito pequenos



Assentos longos e encosto com apoio são confortáveis. Espaço para a cabeça é bom, mas porta-malas leva 257 litros

2º CHEVROLET ONIX R\$ 60.490

Mais caro dos cinco, Onix era mais equipado até a chegada da linha 2021. Agora, se escora na oferta de itens de segurança que nenhum rival consegue entregar



Onix tem design e pacote de equipamentos bem diferentes dos da concorrência



Linha 2021 ganhou central de 8 polegadas, mas moldura tem mesmo tamanho

O Chevrolet Onix se destaca em muitas coisas. É o mais moderno, mais completo, mais rápido... e o mais caro. A Chevrolet pede R\$ 60.490 pelo Onix LT 1.0 básico. Ou quase: é o único dos cinco com seis airbags e controles de estabilidade e tração de série em todas as versões. Ainda tem piloto automático, vidros elétricos nas quatro portas e central MyLink com tela de 8 polegadas. O segundo pacote soma R\$ 2.300 e inclui câmera de ré, partida sem chave, rodas de liga leve e acendimento automático dos faróis.

O carro das fotos é modelo 2020 e por isso ainda tem faróis e lanterna de neblina, carregamento sem fio para smartphone, dois USB traseiros e Wi-Fi. A GM fez a limpa na lista.

Qualidades ficaram, porém. O motor 1.0 12V aspirado é novo e responde bem, ainda que seja um pouco áspero e exista um buraco entre a segunda e a terceira marcha – e é o único do comparativo com seis. De toda forma, o 0 a 100 km/h em 14,3 segundos também faz inveja nos outros. Tem o segundo pior consumo urbano (13,8 km/l) e o segundo melhor rodoviário (17,1 km/l).

O Onix tinha um pacote imbatível e a retirada de itens foi seguida por aumentos. Nesse preço é difícil referendá-lo como a melhor escolha.



Bancos dianteiros do Onix são mais curtos e duros, mas espaço traseiro é bom. Capacidade do porta-malas é de 275 litros

1º HYUNDAI HB20 R\$ 54.390

Equilíbrio entre a oferta de itens de conforto e segurança, desempenho e baixo consumo com o preço bacana trouxeram o compacto da Hyundai até aqui

O Hyundai HB20 das fotos é um Sense Pack, o mais básico de todos, mas com controles de estabilidade e tração, e custa R\$ 51.590. Optamos por considerar o HB20 Vision Pack, que soma airbags laterais, central multimídia, vidros elétricos nas quatro portas, retrovisores e maçanetas pintadas e lanternas escurecidas, e custa R\$ 54.390.

O pacote é bom para o preço cobrado e o carro, apesar do design, tem conjunto muito competente. Basta ver que o motor 1.0 (o primeiro três-cilindros flex de todos, que estreou no Picanto em 2011) ainda é dono das melhores médias de consumo urbano (15 km/l) e rodoviário (17,8 km/l), e é só 0,1 s mais lento que o Onix, mesmo com câmbio de cinco marchas – com engates longos. Como o GM, também tem um “buraco” na troca da segunda para a terceira marcha. E olha que a Hyundai encurtou a relação de diferencial na reestilização de 2019.

A suspensão consegue ser firme o suficiente para lidar bem com as curvas e confortável para filtrar buracos e emendas de asfalto. E não vai raspar em valetas ou quebra-molas como o Onix.

O Hyundai HB20 leva essa por ter o melhor equilíbrio na equação que envolve preço, consumo, desempenho e equipamentos relevantes.



Versão das fotos é a Sense, com maçanetas sem pintura e lanternas mais claras



Na versão Vision, o rádio simples é trocado por central com Android Auto e CarPlay



Bancos dianteiros são grandes, mas espumas com densidade baixa parecem de má qualidade. Porta-malas tem 300 litros

	ARGO	SANDERO	KA	ONIX	HB20
ACELERAÇÃO					
0 a 100 km/h	15,4 s	15,2 s	15,2	14,3	14,4 s
0 a 1.000 m	36,6 s - 159,1 km/h	36,7 s - 138,8 km/h	36,4 s - 142,9 km/h	35,8 s - 145 km/h	35,9 s - 143,7 km/h
VELOCIDADE MÁXIMA*					
	162 km/h	163 km/h	166 km/h	167 km/h	161 km/h
RETOMADAS					
3ª 40 a 80 km/h	9,1 s	8,8 s	9,1 s	8,4 s	8,4 s
4ª 60 a 100 km/h	12,7 s	13,1 s	14,5 s	12,6 s	13,6 s
5ª 80 a 120 km/h	21,8 s	23,8 s	24,1 s	22,2 s	22,8 s
FRENAGENS					
60/80/120 km/h a 0	18,3/29/66,5 m	15,3/27,4/59,5 m	16,4/29,1/65,6 m	14,7/25,8/59,9 m	13,3/24,5/52 m
CONSUMO					
Urbano	14,1 km/l	14,8 km/l	12,8 km/l	13,8 km/l	15 km/l
Rodoviário	15,7 km/l	17,3 km/l	17,1 km/l	17,1 km/l	17,8 km/l
RUÍDO INTERNO					
Neutro/RPM máx.	40,2/71,4 dBA	46,6/69,8 dBA	42,1/70,5 dBA	38,8/65,1 dBA	42,3/64,4 dBA
80/120 km/h	64,6/70,5 dBA	66,4/73,4 dBA	64,7/69,9 dBA	66,1/70,5 dBA	63,7/70,2 dBA
AFERIÇÃO					
Velocidade indicada	100 km/h	100 km/h	100 km/h	100 km/h	100 km/h
Velocidade real	94 km/h = 6% erro	97 km/h = 3% de erro	99 km/h = 1% erro	97 km/h = 3% erro	96 km/h = 4% erro
Rotação a 100 km/h	3.400 rpm	3.500 rpm	3.250 rpm	2.800 rpm	3.250 rpm
Volante batente a batente	3 voltas	3 voltas	2,8 voltas	2,7 voltas	2,8 voltas
SEU BOLSO					
Preço	R\$ 58.890	R\$ 58.740	R\$ 55.390	R\$ 60.490	R\$ 54.590
Revisões até 60.000 km	R\$ 3.344	R\$ 3.105	R\$ 3.544	R\$ 3.272	R\$ 2.815

*Dados de fábrica

CONDIÇÕES DE TESTE : [Sanderó, Argo, Onix, Ka e HB20] Altit.: 660 m; temperatura: 26/21,5/20,5/27,0/24,5 °C; umidade relativa: 35/53/59/63/72%; pressão atmosférica: 700 mmHg

ARGO

Motor: dianteiro, transversal, 3 cilindros em linha, 6V, 999 cm³, 70 x 86,5 mm, 13,2:1, 77/72 cv a 6.250 rpm, 10,9/10,4 kgfm a 3.250 rpm **Câmbio:** manual, 5 marchas, tração dianteira **Direção:** elétrica, 10,3 m [diâmetro de giro] **Suspensão:** McPherson [dianteira], eixo de torção [traseira] **Freios:** disco ventilado [dianteira] e tambor [traseira] **Pneus:** 175/65 R14 **Peso:** 1.077 kg **Peso/potência:** 14/14,9 kg/cv **Peso/torque:** 98,8/103,5 kg/kgfm **Dimensões:** comprimento, 399,80 cm; largura, 172,4 cm; altura, 150,3 cm; entre-eixos, 252,1 cm; altura livre do solo, 15,5 cm; porta-malas, 300 l; tanque de combustível, 48 l

SANDERO

Motor: dianteiro, transversal, 3 cilindros em linha, 12V, 999 cm³, 71 x 84,1 mm, 12:1, 82/79 cv a 6.300 rpm, 10,5/10,2 kgfm a 3.500 rpm **Câmbio:** manual, 5 marchas, tração dianteira **Direção:** eletro-hidráulica, 10,6 m [diâmetro de giro] **Suspensão:** McPherson [dianteira], eixo de torção [traseira] **Freios:** disco ventilado [dianteira] e tambor [traseira] **Pneus:** 185/65 R15 **Peso:** 1.035 kg **Peso/potência:** 12,6/13,1 kg/cv **Peso/torque:** 98,6/101,5 kg/kgfm **Dimensões:** comprimento, 407 cm; largura, 173,3 cm; altura, 153,6 cm; entre-eixos, 259,1 cm; altura livre do solo, 14 cm; porta-malas, 320 l; tanque de combustível, 50 l

KA

Motor: dianteiro, transversal, 3 cilindros em linha, 12V, 997 cm³, 71,9 x 81,8 mm, 12:1, 85/80 cv a 6.500 rpm, 10,7/10,2 kgfm a 3.500 rpm **Câmbio:** manual, 5 marchas, tração dianteira **Direção:** elétrica, 9,6 m [diâmetro de giro] **Suspensão:** McPherson [dianteira], eixo de torção [traseira] **Freios:** disco ventilado [dianteira] e tambor [traseira] **Pneus:** 175/65 R14 **Peso:** 1.042 kg **Peso/potência:** 12,3/13,1 kg/cv **Peso/torque:** 99,4/102,1 kg/kgfm **Dimensões:** comprimento, 394,1 cm; largura, 169,5 cm; altura, 152,5 cm; entre-eixos, 249,1 cm; altura livre do solo, 16,9 cm; porta-malas, 257 l; tanque de combustível, 51 l

ONIX

Motor: dianteiro, transversal, 3 cilindros em linha, 12V, 999 cm³, 74 x 77,5 mm, 12,5:1, 82/78 cv a 6.400 rpm, 10,6/9,6 kgfm a 4.100 rpm **Câmbio:** manual, 6 marchas, tração dianteira **Direção:** elétrica, 10,4 m [diâmetro de giro] **Suspensão:** McPherson [dianteira], eixo de torção [traseira] **Freios:** disco ventilado [dianteira] e tambor [traseira] **Pneus:** 185/65 R15 **Peso:** 1.049 kg **Peso/potência:** 12,8/13,4 kg/cv **Peso/torque:** 99,3/109,3 kg/kgfm **Dimensões:** comprimento, 416,3 cm; largura, 173 cm; altura, 147,6 cm; entre-eixos, 255,1 cm; altura livre do solo, 12,8 cm; porta-malas, 275 l; tanque de combustível, 44 l

HB20

Motor: dianteiro, transversal, 3 cilindros em linha, 12V, 998 cm³, 71 x 84 mm, 11,5:1, 80/75 cv a 6.000 rpm, 10,2/9,4 kgfm a 4.500 rpm **Câmbio:** manual, 5 marchas, tração dianteira **Direção:** elétrica, 10,2 m [diâmetro de giro] **Suspensão:** McPherson [dianteira], eixo de torção [traseira] **Freios:** disco ventilado [dianteira] e tambor [traseira] **Pneus:** 185/60 R15 **Peso:** 989 kg **Peso/potência:** 12,4/13,2 kg/cv **Peso/torque:** 97/105,2 kg/kgfm **Dimensões:** comprimento, 394 cm; largura, 172 cm; altura, 147 cm; entre-eixos, 253 cm; altura livre do solo, 16 cm; porta-malas, 300 l; tanque de combustível, 50 l

O aumento no preço dos carros novos foi significativo, mas também se nota um movimento importante para oferecer mais itens de segurança de série nos compactos. Isso fica mais evidente na ponta do comparativo. Enquanto o Chevrolet Onix vive um dilema entre oferecer itens de segmentos superiores (8 airbags e chave presencial), perdeu itens tão banais quanto os faróis de neblina. O Hyundai HB20 acabou vencendo pela coerência do preço, dos equipamentos e pela eficiência do seu motor 1.0 três-cilindros.

HB20 ★★★★★
ONIX ★★★★★
KA ★★★★★
SANDERO ★★★★★
ARGO ★★★★★

■ COMPARATIVO | CHEVROLET ONIX RS x RENAULT SANDERO R.S.

QUESTÃO DE ESTILO

Onix RS chega com visual esportivo e conteúdo honesto e enfrenta rival de sigla Sandero R.S., com preparação mais extensa

POR IGOR MACÁRIO | FOTO FERNANDO PIRES



Embora a sigla RS tenha diferentes traduções no mundo automotivo – em inglês, Racing Sport, Rally Sport; em alemão, RennSport e para a Renault, Renault Sport –, seu uso é sempre o mesmo: identificar versões esportivas. Da mesma forma que o significado não é rígido, cada fabricante emprega o termo como lhe convém, com doses diferentes de esportividade. Aqui, nos deparamos com as duas acepções possíveis para um RS, com produtos um bocadinho distintos, mas de olho em você (e no seu bolso), que quer um hatch mais esportivo e estiloso que os demais.

O recém-lançado Chevrolet Onix RS traz a receita de bolo conhecida, com algumas firulas visuais, ainda que o resultado ao vivo seja muito agradável. A versão chegou depois de muita especulação e flagras que alvoroçaram quem esperava por um Onix verdadeiramente mais esportivo. Os entusiastas, no entanto, levaram um balde de água fria quando o modelo foi lançado como versão intermediária e, principalmente, com o mesmo motor 1.0 turbo de 116 cv que equipa as demais versões. O que nem chega a ser um grande problema, e evitou que a Chevrolet criasse mais um unicórnio como

o VW Polo GTS (ótimo conjunto, mas bem mais caro). A saída que parecia óbvia era instalar o 1.2 turbo de 133 cv do Tracker, mas isso demandaria mudanças mais profundas em suspensão, freios e direção, além da adaptação do cofre do hatch ao motor maior, o que encareceria demais o simpático Onix.

Já a Renault seguiu mais à risca a cartilha e pediu à divisão francesa Renault Sport (R.S.) que criasse uma versão especial do Sandero. E o resultado não poderia ter saído mais ao gosto de quem procura um autêntico “hot hatch”, à moda antiga. É aí que mora a grande diferença entre

Homônimos nas versões, hatches diferem no comportamento



Onix vem com rodas, parte do para-choque e spoiler na cor preta

Cabine tem boa ergonomia, com direito a revestimento exclusivo; central multimídia tem tela de 8" e câmbio é automático



os dois modelos, além dos R\$ 3.600 a mais da tabela do Renault (o Sandero R.S. custa R\$ 79.190 e o Onix RS sai por R\$ 75.590). O Sandero usa um valente 2.0, o mesmo que ainda serve à picape Duster Oroch, mas afinado para 150 cv e 20,2 kgfm. O câmbio é manual de seis marchas.

E, ao volante, a dupla não poderia ter comportamentos mais diversos. O Sandero R.S., literalmente, salta à frente do Onix RS com vitalidade. Não se engane pelos modestos 10,1 segundos que o modelo precisou para ir de 0 a 100 km/h em nosso

teste. No dia a dia, esse Sandero é nervoso e instiga o motorista o tempo todo. Culpa do câmbio de marchas curtas – a 120 km/h, o Renault vai a 3.400 rpm. Isso significa que, a cada resvalada do pé no acelerador, o 2.0 responde prontamente, o que torna o modelo muito ágil, tanto na cidade quanto na estrada. É fácil empreender uma manobra rápida no trânsito, embora o R.S. pareça um animalzinho enjaulado na cidade. Com mais espaço para esticar as marchas, o 2.0 do Sandero entrega potência progressivamente ao longo das seis

marchas e deixa o Sandero um carro propriamente gostoso de dirigir, até porque o pico do torque aparece apenas a 4.000 rpm, e o motor parece gostar mesmo de rodar em giros mais elevados. Há ainda um botão no painel que afia as respostas do acelerador e deixa os controles de tração e estabilidade mais permissivos. Não é à toa que o R.S. é figurinha conhecida em eventos de track day pelo país.

Nas provas de retomada de velocidade, o Sandero foi mais lento que o Onix, por ser equipado com câmbio manual, enquanto o rival tem câmbio



Lanternas traseiras são de led e rodas têm 17"; escape duplo é charme



Ocupantes mereciam mais conforto e central é antiga, mas câmbio tem bons engates e relações curtas. Painel entrega idade do projeto



automático (as medições são feitas sem intervenção do motorista, ou seja, sem troca de marchas, no caso do câmbio manual, enquanto o automático faz as reduções para acelerar com mais disposição).

O principal efeito colateral do pacote esportivo do Renault é o fato de que seu comportamento esportivo exige a interação do motorista em tempo integral, o que se torna cansativo no dia a dia. Todos os seus comandos são mais firmes que os do Onix. Sua direção e, principalmente, a suspensão são duras. As rodas

maiores (aro 17), com pneus de perfil baixo, deixam o rodar quase desconfortável, e os bancos forçam a uma postura mais alerta ou pouco relaxada, em outras palavras.

O Onix RS chega com o seu motor 1.0 turbo sempre aliado ao câmbio automático – que poderia ser ao menos manual nesta variante com apelo esportivo. E, em sendo automático, a versão também merecia trocas manuais no volante, dispensando o pouco prático comando no topo da alavanca. A única diferença técnica são as rodas maiores, de 16

polegadas e exclusivas do Onix RS. Isso significa um conjunto competente, mas bem mais manso que o Sandero R.S. O 1.0 tem boas respostas e foi apenas 1 segundo mais devagar na aceleração de 0 a 100 km/h na nossa pista, isso ainda sendo mais lento do que outras versões do modelo testadas anteriormente.

Assim como o Sandero, o Onix RS acerta no visual e chama a atenção por onde passa. Só não espere impressionar a audiência com um desempenho arrebatador. Ainda assim, o Onix compensa a pegada mais

Sandero traz inscrição lateral que identifica versão esportiva



Emblema RS vem estampado na grade do Onix. Em seu porta-malas cabem 275 litros. Motor turbo entrega até 116 cv



No Sandero, o RS também fica na frente. Porta-malas é mais espaçoso: 320 litros de capacidade. O 2.0 chega a bons 150 cv

“normal” com um comportamento bem mais dócil no uso diário. Além do câmbio automático, o Chevrolet tem interior mais bem-acabado, uma central multimídia com mais recursos, bem como airbags de cortina (além dos frontais e dos laterais que o Sandero também oferece). A direção elétrica do Onix é bem mais leve que a do rival, assim como todos os demais comandos. A cabine do Chevrolet oferece visual mais moderno e com melhor ergonomia.

Se a General Motors não tivesse enxugado a lista de equipamentos de toda a gama do Onix e o RS tivesse itens como carregador de celulares sem fio, Wi-Fi a bordo ou o sistema OnStar de monitoramento remoto oferecidos por qua-

se todas as versões do modelo até a linha 2020, o Onix abriria ainda mais distância do Renault quando olhado de dentro da cabine. O Chevrolet também é superior ao Renault no rendimento, cravando bons 15,4 km/l na cidade e 17,1 km/l na estrada (com gasolina). O Sandero não passou dos 8,8 km/l em ciclo urbano e 12,8 km/l no rodoviário.

Ainda assim, o Sandero leva a melhor por ser mais sincero com seu público-alvo. O hatch da Renault não apenas parece ser esportivo como de fato entrega um conjunto pra lá de interessante, tanto que o RS feito aqui chegou a ser cobiçado pela Renault europeia para venda no Velho Continente, segundo a fábrica. Já o Onix, por mais que seja um conjunto

competente, parece entregar apenas parte da promessa, ao ter principalmente o mesmo conjunto mecânico de outras versões da linha.

O Sandero R.S. definitivamente é um carro mais diferenciado que o Onix RS, feito com carinho pela montadora. O hatch tem a mão da mesma divisão que faz os excelentes Clio e Mégane (lembra desses nomes?) esportivos para o mercado europeu. As origens mais simples do Sandero ajudam a justificar a diferença relativamente pequena de preço entre os dois modelos, mas nem de longe isso é um demérito do modelo. Pelo contrário, ele ainda prova que é possível lançar modelos propriamente especiais no Brasil.

GR

ONIX RS

SANDERO R.S.

ACELERAÇÃO

0 a 100 km/h	11,2 s	10,1 s
0 a 1.000 m	33,1 s - 157,6 km/h	31,8 s - 163,7 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA*

218 km/h	202 km/h
----------	----------

RETOMADAS

D/3° 40 a 80 km/h	4,7 s	5,1 s
D/4° 60 a 100 km/h	5,7 s	6,4 s
D/5° 80 a 120 km/h	8,1 s	9,1 s

FRENAGENS

60/80/120 km/h a 0	14,3/25,9/58 m	12,9/23,1/54,7 m
--------------------	----------------	------------------

CONSUMO

Urbano	15,4 km/l	8,8 km/l
Rodoviário	17,1 km/l	12,8 km/l

RUIDO INTERNO

Neuro/RPM máx.	45/65,1 dBA	44,3/69,3 dBA
80/120 km/h	63,8/71,1 dBA	68,4/72,3 dBA

AFERIÇÃO

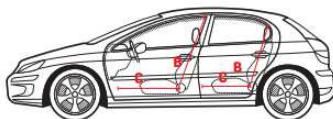
Velocímetro real a 100 km/h	98 km/h	97 km/h
Rotação do diferencial a 100 km/h em 6ª marcha	2.100 rpm	3.000 rpm
Volante	3 voltas	3 voltas

SEU BOLSO

Preço	R\$ 75.590	R\$ 79.190
Garantia	3 anos	3 anos
Concessionárias	540	295
Revisões até 60.000 km	R\$ 3.248	R\$ 7.011
Seguro**	R\$ 2.786	R\$ 3.476

*Dados de fábrica **Tex/Teleport

FICHA TÉCNICA



CHEVROLET ONIX RS

- A: 137 cm [diant.] / 133 cm [tras.]
 B: 98 cm [diant.] / 96 cm [tras.]
 C: 107 cm [diant.] / 77 cm [tras.]

Motor: flex, diant., transv., 3 cil., 12V, turbo, injeção direta, 999 cm³, 74 x 77,49 mm, 10,5:1, 116 cv a 5.500 rpm, 16,8/16,3 kgfm a 2.000 rpm **Câmbio:** automático, 6 marchas, tração dianteira **Direção:** elétrica **Suspensão:** McPherson [diant.] / eixo de torção [tras.] **Freios:** disco ventilado [diant.] / tambor [tras.] **Pneus:** 195/55 R16 **Peso:** 1.117 kg **Peso/potência:** 9,63/7,2 kg/cv **Peso/torque:** 66,49/66,52 kg/kgfm **Dimensões:** comprimento, 416,3 cm; largura, 174,6 cm; altura, 147,1 cm; entre-eixos, 255,1 cm; porta-malas, 275 l; tanque de combustível, 44 l **Equipamentos de série:** 6 airbags, ar-condicionado, assistente de partida em rampas, central multimídia, controle de estabilidade, controle de tração, sensores de estacionamento traseiros

RENAULT SANDERO R.S.

- A: 127,4 cm [diant.] / 138,9 cm [tras.]
 B: 88,7 cm [diant.] / 86,9 cm [tras.]
 C: n/d [diant.] / n/d [tras.]

Motor: flex, diant., transv., 16V, 4 cil., 1.998 cm³, 82,7 x 93 mm, 11,2:1, 150/145 cv a 5.750 rpm, 20,9/20,2 kgfm a 4.000 rpm **Câmbio:** manual, 6 marchas, tração dianteira **Direção:** elétrica, 10,6 m [diâmetro de giro] **Suspensão:** independente McPherson [diant.], eixo de torção [tras.] **Freios:** disco ventil. [diant.] / disco sólido [tras.] **Pneus:** 205/45 R17 **Peso:** 1.161 kg **Peso/potência:** 7,7/8 kg/cv **Peso/torque:** 55,5/57,4 kg/kgfm **Dimensões:** comprimento, 406,8 cm; largura, 173,3 cm; altura, 149,9 cm; entre-eixos, 259 cm; porta-malas, 320 l; tanque de combustível, 50 l **Equipamentos de série:** ar automático, central multimídia, ESP, controle de tração, GPS, indicador de troca de marcha, piloto automático, sensor de estacionamento traseiro e câmera de ré

AVALIAÇÃO DO EDITOR

MOTOR E CÂMBIO

Três-cilindros do Onix é mais moderno e quase alcança o 2.0 do Sandero nas acelerações e é muito mais econômico, mas o motor da Renault ainda é mais suave e entrega mais prazer ao dirigir que o 1.0 do Onix. Câmbio de seis marchas do Renault tem bons engates e relações curtas, que deixam o conjunto ágil na cidade e na estrada. Automático do Onix merecia ser menos indeciso nas trocas.

ONIX RS ★★★★★

SANDERO R.S. ★★★★★

DIRIGIBILIDADE

Sandero dá um baile no Onix com um conjunto bem mais na mão, graças à suspensão mais firme, ajustada para condução esportiva. Rodas maiores e pneus de perfil baixo ajudam no excelente comportamento dinâmico do Sandero. Onix não é ruim, mas mais macio e bem mais orientado ao conforto.

ONIX RS ★★★★★

SANDERO R.S. ★★★★★

SEGURANÇA

Ambos possuem ESP e controle de tração, mas o Onix tem seis airbags e o Sandero fica nos quatro.

CONDIÇÕES DE TESTE:

Onix RS: alt. 660 m; temp., 36,4 °C; umid. relat., 15%; press., 700 mmHg
 Sandero R.S.: alt. 660 m; temp., 29,8 °C; umid. relat., 24%; press., 700 mmHg

ONIX RS ★★★★★

SANDERO R.S. ★★★★★

SEU BOLSO

Por ter perfil esportivo, o Sandero tem seguro mais caro que o do Onix. Já a manutenção surpreendeu, com o 2.0 da Renault sendo também bem mais caro de manter do que o 1.0 turbo da Chevrolet.

ONIX RS ★★★★★

SANDERO R.S. ★★★★★

CONTEÚDO

Lista de itens de série é semelhante, mas Onix tem airbags a mais, e Sandero tem ar automático e rodas maiores.

ONIX RS ★★★★★

SANDERO R.S. ★★★★★

VIDA A BORDO

Ambos são compactos, mas o Renault acomodou melhor ocupantes no banco de trás. Sandero também tem interior ligeiramente mais incrementado.

ONIX RS ★★★★★

SANDERO R.S. ★★★★★

QUALIDADE

O acabamento do Sandero é pobre mesmo na versão esportiva. Onix não é luxuoso, mas é melhor.

ONIX RS ★★★★★

SANDERO R.S. ★★★★★

VEREDICTO QUATRO RODAS

O Onix RS é um hatch competente para o dia a dia, mas se você procura um modelo verdadeiramente esportivo, o Sandero R.S. é a melhor pedida, e ainda custa quase o mesmo que o Chevrolet.



ONIX RS

★★★★★

SANDERO R.S.

★★★★★

Sintonia elétrica

Volkswagen mais vendido no mundo – e SUV número 1 na Europa – recebe uma versão plug-in ao mesmo tempo que é atualizado com um novo design e tecnologia melhorada

POR JOAQUIM OLIVEIRA | FOTOS DIRK WINNMEYER

O mundo mudou muito desde que o primeiro Tiguan foi lançado, em 2007, assim como é totalmente diferente a relevância do SUV compacto da VW para o fabricante nº 1 da Europa. De 150.000 unidades produzidas no seu primeiro ano completo, o Tiguan atingiu o pico de 911.000 montadas em 2019 nas suas quatro fábricas no mundo (China, México, Alemanha e Rússia), o que significa que este é, de longe, o modelo mais vendido da VW em todo o mundo.

A segunda geração chegou ao mercado no início de 2016 e agora é atualizada com novo desenho frontal, iluminação mais sofisticada (faróis de led agora são de série), a traseira foi retocada (com o nome Tiguan no centro) e o painel melhorado graças à nova plataforma eletrônica (que reduziu drasticamente o número de comandos físicos). Mas também com novas variantes de motor, como a versão esportiva R (com motor de 4 cilindros de 2.0 litros e 320 cv) e a híbrida.

Por dentro, o novo Tiguan tem três opções de tela multimídia, que vão de 6,5" a 9,2". A maior parte dos comandos físicos encontra-se agora no novo volante multifuncional e também à volta do câmbio. Há mais de um tipo de painel de instrumentos, sendo o mais avançado o Digital Cockpit Pro de 10", que pode ser personalizado em design e conteúdo, para agradar às preferências de cada um, fornecendo tudo o que é preciso saber sobre o estado da bateria, fluxo de energia, consumo, autonomia etc. Há mais recursos conectados e os smartphones podem ser integrados ao sistema multimídia sem fios.



Tiguan
passou por
mudança
visual





A superfície do painel tem materiais de toque macio, ainda que não tão bons como os do Golf, e as bolsas das portas são forradas, o que evita ruídos desagradáveis, como de chaves ou moedas soltas. É uma solução de qualidade que mesmo alguns carros de segmentos superiores não apresentam. Ainda assim, porta-luvas ou o compartimento à esquerda do volante são de plástico simples por dentro. O espaço é amplo para quatro pessoas, enquanto um terceiro passageiro central traseiro será incomodado pelo volumoso túnel central. A tampa traseira agora pode ser aberta e fechada eletricamente, mas no eHybrid o porta-malas acabou perdendo 139 litros do seu volume (476, em vez de 615 litros) para acomodar o tanque de combustível.

O módulo plug-in é quase o mesmo que o usado pelo Golf GTE: o motor 1.4 turbo a gasolina produz 150 cv e é acoplado ao câmbio automático de dupla embreagem de 6 velocidades, que também integra o motor elétrico de 115 cv (a potência total do sistema é de 245 cv e 40,8 kgfm). A bateria de 103 kWh permite uma autonomia elétrica de cerca de 50 km.

Desde o lançamento dos seus primeiros híbridos plug-in, a VW reduziu o número de modos de condução: há o E-Mode (apenas elétrico) e o Hybrid, que combina as fontes de energia (motor elétrico e de combustão), que integra os submodos Hold e Charge para que seja possível reservar alguma carga da bateria ou para carregar a bateria com o motor a gasolina. A gestão da carga da bateria também é feita com a ajuda da função preditiva do sistema de navegação, que fornece dados topográficos e de tráfego para que o sistema híbrido possa dosar o consumo de energia. Depois há os modos de dirigir Eco, Comfort, Sport e Individual e GTE, com intervenções na resposta da direção, motor, câmbio e até ar-condicionado. O GTE aproveitou o melhor dos dois motores.

A arrancada é sempre feita no modo elétrico, que permanece até que haja uma aceleração mais forte ou ao ultrapassar os 130 km/h. Até os 25 km/h se ouve um ruído de presença que não vem do sistema elétrico, mas gerado artificialmente. A aceleração inicial é instantânea e forte. Ainda não há números oficiais, mas o Tiguan deverá cumprir o 0 a 100 km/h em cerca de 7,5 segundos. E as retomadas são

ainda mais impressionantes, cortesia dos quase 41 kgfm de torque.

O que realmente agrada são as transições imperceptíveis entre motor (a gasolina) ligado e desligado e a facilidade de uso, além da resposta do câmbio automático, que se revela mais suave do que nas versões apenas com motor a combustão. É possível rodar apenas com as baterias por vários dias da semana. No percurso urbano de 31 km, o motor esteve desligado em 26 deles (84% da distância), levando a um consumo médio de nada menos que 43,5 km/l. Numa segunda volta mais longa, que incluiu um trecho de rodovia, o eHybrid usou mais gasolina (32,3 km/l) e menos bateria. Mas, é claro, em viagens longas, indo além da autonomia elétrica, o consumo provavelmente aumentará, sintoma agravado pelo elevado peso do carro.

O novo Tiguan ainda deve demostrar para chegar ao Brasil. A variante vendida aqui, a Allspace, ainda não foi apresentada na Europa, nem a produção no México (de onde vêm as unidades importadas para o Brasil) começou. O mais provável é que chegue por aqui no fim de 2021, após o lançamento do Taos. A versão eHybrid é uma das cotadas para vir.



Traseira tem nome do carro no centro da tampa

FICHA TÉCNICA

Volkswagen Tiguan eHybrid

Preço: 45.000 euros

Motor: gas. diant. transv., 4 cil. em linha, 16V, 1.395 cm³, turbo, injeção direta, 74,5 x 80 mm, 10:1, 150 cv a 5.000 rpm, 25,5 kgfm a 1.550-3.500 rpm, elétr.: 115 cv, 33,5 kgfm

Câmbio:

automático, 6 marchas, tração dianteira

Direção:

elétrica

Suspensão:

McPherson [diant.] e multilink [tras.]

Freios:

disco ventilado

Pneus: 235/65 R17

Dimensões:

comprimento, 450,9 cm; largura, 183,9 cm; altura, 166,5, entre-eixos, 267,3 cm; peso, 1.805 kg; porta-malas, 476 litros

Desempenho:

0 a 100 km/h em 7,5 s; velocidade máx. de 205 km/h

VEREDICTO

O Tiguan eHybrid preenche vários requisitos importantes, como qualidade geral, conectividade avançada e comportamento competente.



Bancos são confortáveis e painel de instrumentos é virtual com tela de 10". Multimídia tem opções de tela com até 9,2"



Porta-malas diminuiu ao acomodar tanque de combustível realocado para abrir espaço para baterias

RAIO X DO TIGUAN EHYBRID

Sistema híbrido tem bateria de 103 kW e promete autonomia elétrica de 50 km



Motor 1.4 turbo a gasolina gera 150 cv

Potência total chega a 245 cv, gerenciada por modos eletrônicos que comandam o sistema

REI DO ASFALTO

Derivado de um carro de corrida, o 620R é uma série limitada e já tem uma unidade encomendada para o Brasil

POR JOAQUIM OLIVEIRA | FOTOS DIVULGAÇÃO

A McLaren quis proporcionar a alguns felizardos, entre os quais me incluo, o privilégio de ter a experiência com o modelo de competição 570S GT4, vencedor de todas as corridas em todos os campeonatos de que participou, e também o de sair do autódromo em Snetterton, nordeste da Inglaterra, pilotando o novíssimo McLaren 620R. Este cupê é derivado do campeoníssimo 570S GT4 e isso já o torna incomparável e único e (por que não?) até superior, pois retém o DNA de um carro totalmente homologado para as pistas e ainda está livre das restrições que os regulamentos de competição aplicam.

O 620R tem o mesmo motor M838TE V8 biturbo de 3,8 litros usado no GT4, mas com uma diferença significativa na entrega de potência, a liberação das regulamentações de competição permitiu que a ECU e o gerenciamento do turbocompressor fossem reconfigurados para atingir 620 cv, tornando este o Sports Series

mais potente da marca até hoje.

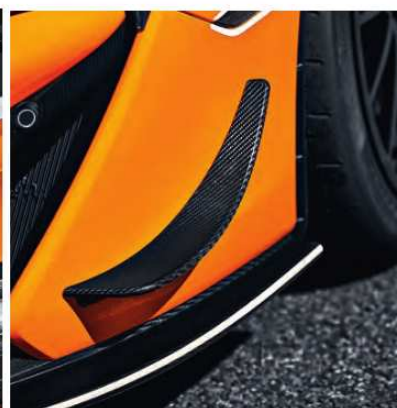
O motor também desenvolve torque de 63,2 kgfm e crava o 0 a 100 km/h em apenas 2,9 segundos e 0 a 200 km/h em 8,1 segundos, além de atingir 322 km/h como velocidade máxima. A primeira parte da experiência dirigindo o 620R foi nas estradas na região de Norfolk, no nordeste da Inglaterra. A principal intenção era identificar se a conversão do GT4 para uso civil surtiu o desejado efeito. Já de início notei a boa visibilidade para o exterior pelo efeito combinado do para-brisa amplo com colunas estreitas. A segunda boa impressão se relaciona com a capacidade de amortecimento da suspensão, tendo os mecânicos da McLaren a deixado próxima de uma das afinações mais confortáveis. Os amortecedores oriundos do GT4 contam com 32 ajustes distintos, que permitem que o sistema se adapte ao estilo de condução do motorista e às condições da pista.

Sem surpresa, as acelerações





Na dianteira, o design do para-choque (com a asa inferior, tomadas de ar e aletas) juntamente com o do capô (com dupla entrada de ar) criam uma pressão aerodinâmica que garante equilíbrio direcional ao superesportivo



são vertiginosas e qualquer ultrapassagem em estradas com uma única faixa em cada sentido pode se consumir em segundos. A direção é incredivelmente rápida e comunicativa, da mesma forma que os freios parecem conseguir imobilizar o carro quase de forma instantânea, mesmo se estivermos em velocidades balísticas.

PRÓTESE AJUSTADA AO CORPO James Warner, o engenheiro-chefe do projeto 620R, sintetiza qual foi o mote do desenvolvimento do esportivo: “O 570S GT4 é fácil de dirigir mesmo por pilotos não profissionais e nós quisemos pegar os atributos do carro de corrida e passá-los para um ambiente de estrada”.

Ao que parece, a missão foi alcançada. O V8 biturbo de 3,8 litros recebeu uma unidade de controle específica e o câmbio automatizado de sete velocidades adotou uma tecnologia de empurrão por inércia. “A gestão do acionamento com a dupla embreagem aproveita a energia do volante do motor para gerar uma aceleração adicional no momento da passagem de marcha”, explica Warner. Os pneus Pirelli PZero Trofeo R, por sua vez, são semi-slicks e foram desenvolvidos especificamente para

o 620R. Quanto à vantagem dos slicks, os números são esclarecedores: “conseguimos mais 8% de superfície de contato e mais 4% de aderência lateral, que se traduzem num ganho de 3 segundos por volta em Nardò, o nosso circuito (que fica na Itália) de testes de referência”, conta Warner.

A asa traseira ajustável e de fibra de carbono tem o mesmo perfil nos dois modelos (está a 32 cm de altura da carroceria, para que o fluxo de ar que sai do teto do carro se mantenha a esse nível elevado, evitando a zona de turbulência que há na traseira) e dispõe de três posições ajustáveis. O cliente recebe o carro com a mais moderada das três, mas a qualquer momento é possível fazer o reajuste para que, à medida que o ângulo aumenta, seja também incrementada a pressão aerodinâmica na traseira (que atinge 185 kg a 250 km/h).

Outro elemento que contribui para a boa aerodinâmica é o para-choque dianteiro similar ao do GT4, que, juntamente com o capô de fibra de carbono, ajuda a criar uma pressão de 65 kg na frente do esportivo, o que é fundamental para garantir um equilíbrio entre a dianteira e a traseira. Há ainda aberturas duplas de ar no capô para ajudar a reduzir a carga aerodinâmica e lim-

par o fluxo de ar por cima do carro.

Os dois modelos, de rua e de pista, adotam o chassi Monocell II de fibra de carbono de peça única, fornecendo as bases para a resistência e o baixo peso do carro: 1.282 kg, no caso da versão civil. O ambiente do interior é espartano, com bancos de fibra de carbono que integram os cintos de segurança comuns e também os especiais de corrida com seis pontos de fixação (que fazem o assento parecer uma prótese ajustada ao corpo humano).

No revestimento, há camurça sintética Alcantara por todo lado e também fibra de carbono aparente. Esta está presente no console central, que ostenta uma tela TFT de 7 polegadas vertical com comandos da central multimídia. O cliente pode optar pelo áudio de excelência com a assinatura da Bowers & Wilkins, ainda que duvido que possa superar a qualidade da banda sonora do imponente V8 biturbo instalado atrás do cockpit.

A produção da 620R será limitada a 350 pedidos, todos feitos à mão no McLaren Production Center em Woking, Surrey, Inglaterra. Ela começará em janeiro e um exemplar já foi encomendado para o Brasil, com preço ainda não definido.

OR



A velocidade máxima pode chegar a 322 km/h



O aerofólio traseiro pode ser ajustado. A pressão aerodinâmica chega a 185 kg, a 250 km/h



No console, há seletor de modos de condução e central multimídia. Painel de instrumentos é digital



A mistura de Alcantara e fibra de carbono predomina na cabine. Dois cintos: de três (rua) e de seis pontos (pista)

FICHA TÉCNICA

Preço: 345.000 euros

Motor: gasolina, central, long., V8, 32V, biturbo, 3.799 cm³; 620 cv a 7.500 rpm, 63,2 kgfm a 5.500 rpm

Câmbio: automatizado, dupla embreagem, 7 marchas, tração traseira

Suspensão: duplo A [diant. e tras.]

Freios: disco ventilado [diant. e tras.]

Direção: eletro-hidráulica

Pneus: 225/35 R19 [diant.] 285/35 R20 [tras.]

Dimensões: compr., 455,7 cm; larg., 209,5 cm; alt., 119,4 cm; entre-eixos, 267 cm; peso, 1.386 kg; tanque, 72 l

Desempenho: 0 a 100 km/h, 2,9 s; velocidade máx., 322 km/h

VEREDICTO

Com o 620R, a McLaren quis fazer uma versão de rua do 570 GT4, e não poderia ter feito um trabalho melhor.





As entradas de ar laterais são exclusivas do modelo 1969

Mais rápido que o som

A carismática versão esportiva reunia o que havia de melhor em motorização, conforto e qualidade de construção – POR FELIPE BITU | FOTOS FERNANDO PIRES

O Ford Mustang é um dos maiores expoentes dos pony cars, cupês baratos de quatro lugares com capô longo, traseira curta e opcionais escolhidos a dedo para cativar o público jovem. Boa parte desse sucesso se deve à versão Mach 1, que surgiu para enfrentar concorrentes como Plymouth Barracuda, AMC Javelin, Chevrolet Camaro e Pontiac Firebird.

Reestilizado em 1969, o Mustang oferecia nada menos que seis versões esportivas: GT, Shelby GT350, Shelby GT500, Boss 302, Boss 429 e Mach 1. Esta última estava disponível apenas com a carroceria SportsRoof (fastback) e trazia o novo V8 Windsor de 5,7 litros e 250 cv acoplado a uma transmissão manual de três marchas.

O Mach 1 era o mais requintado dos Mustang esportivos. Sua agres-



Um dos nomes mais lendários da indústria

sividade era realçada pelas faixas pretas e pelo capô, com entrada de ar e pinos de segurança para impedir a abertura em altas velocidades. As rodas cromadas calçavam pneus Goodyear Polyglas E70-14. A suspensão era redimensionada, com molas e amortecedores de maior carga e barra estabilizadora dianteira mais grossa para conter a rolagem da carroceria. Havia mais duas opções de câmbio: o manual de quatro marchas e o automático Cruise-O-Matic de três. Um

carburador de corpo quádruplo fazia o V8 Windsor saltar para 290 cv. Aos insatisfeitos restavam os V8 de bloco grande: o FE de 6,4 litros e 320 cv, o Cobra Jet de 7 litros e 335 cv e o Super Cobra Jet de 7 litros e 360 cv para acelerar de 0 a 96 km/h em 5,7 s.

O Mach 1 de 1970 trouxe uma dianteira reestilizada com apenas um par de faróis, lanternas traseiras embutidas e entradas de ar laterais suprimidas. O V8 Windsor de 5,7 litros e 250 cv foi substituído pelo V8 Cleveland de 5,8 litros, capaz de chegar aos 300 cv com o carburador de corpo quádruplo. O V8 FE de 6,4 litros e 320 cv deixava de ser produzido.

O modelo 1971 representou uma evolução radical: maior e mais largo, o Mach 1 beirava os 1.600 kg e foi muito criticado pelo vidro traseiro quase



Rodas Magnum 500 eram acessório de concessionária

FICHA TÉCNICA

Ford Mustang Mach 1 1969

Motor: V8, 5,8 litros, 290 cv a 4.800 rpm, 53,3 kgfm a 3.200 rpm

Câmbio: manual de 4 marchas

Carroceria: 2 portas, 4 lugares

Dimensões:

comprimento, 476 cm; largura, 181 cm; altura, 130 cm; entre-eixos, 274 cm peso, 1.484 kg

Desempenho:

aceleração de 0 a 100 km/h: 6,5 s; velocidade máxima de 211 km/h



Volante Rim Blow e bancos altos de vinil eram de série. Espaço no banco traseiro era crítico

horizontal. O V8 Windsor de 5 litros e 210 cv era o novo motor de entrada, seguido do V8 Cleveland de 5,8 litros com 240 cv e 285 cv. O ápice da performance vinha nos V8 Cobra Jet e Cobra Jet Ram Air de 7 litros, respectivamente, com 370 e 375 cv.

Os enormes V8 de 7 litros foram abandonados em 1972, ano em que a ficha técnica do Mach 1 passou a exibir valores líquidos de potência. O V8 Windsor de 5 litros declarava apenas 140 cv. A potência do V8 Cleveland de 5,8 litros era de 177 cv, 266 cv e 275 cv (R-Code HO). A crise energética de 1973 provocou uma situação inusitada: o Mach 1 1974 foi o único a não contar com um V8. Sob o capô estava o minúsculo V6 Cologne de 2,8 litros e 106 cv. O V8 voltaria apenas em 1975: amansado por normas de

emissões, o bom e velho Windsor de 5 litros rendia parcos 129 cv, suficientes para acelerar de 0 a 96 km/h em 10,5 segundos. O Mach 1 permaneceu praticamente inalterado até 1978, ano em que a segunda geração do Mustang teve sua produção encerrada.

O Mach 1 pôs fim a um hiato de 25 anos em 2003, inicialmente concebido como edição limitada a 6.500 unidades. Era impulsionado pelo V8 Modular de 4,6 litros e 300 cv e acelerava de 0 a 96 km/h em apenas 5,2 segundos. Os bons tempos estavam de volta: fez tanto sucesso que a Ford foi obrigada a estender a produção por mais um ano, totalizando mais de 16.000 unidades. Carismática, a lendária versão Mach 1 é uma das novidades mais aguardadas do Mustang na linha 2021.



Apliques imitando madeira teca



V8 Windsor de 5,7 litros rende 250 cv

Inteligência artificial

Preparado para enfrentar a invasão estrangeira, ele representou [literalmente] a última palavra de sofisticação e requinte entre os fora de série

POR FELIPE BITU | FOTOS FERNANDO PIRES



Cupês esportivos de tração dianteira eram tendência nos anos 80. Faróis escamoteáveis entregavam a idade do projeto



Falecido em outubro, o empresário Itelmar Gobbi será sempre lembrado como o espírito criativo nas linhas dos esportivos Miura, produzidos em Porto Alegre pela Besson Gobbi & Cia. desde 1977. A parceria com o sócio Aldo Besson resultou em um grau de refinamento incomum para carros nacionais, não havendo limites para a extravagância: o pináculo da sofisticação seria alcançado em 1990 através do cupê X11.

O conceito original do X11 (assim batizado por ser o 11º modelo do fabricante) era o de ser uma versão mais acessível do cupê X8, com bancos revestidos de tecido e sem opção do ar-condicionado. A baixa procura pelo modelo espartano fez com que a ideia fosse rapidamente abandonada: um grupo de executivos viu no X11 a

oportunidade perfeita para mostrar que a empresa era capaz de enfrentar a invasão dos importados, e assim ele fez sua primeira aparição na 16ª edição do Salão de São Paulo.

Seu nível de equipamentos era superior ao do já consagrado X8, representando o que havia de mais exclusivo na indústria nacional: direção hidráulica, ar-condicionado, teto solar, interior revestido de couro, trio elétrico, abertura das portas por chave presencial, bancos e coluna de direção com ajustes elétricos, retrovisor fotocromático, televisão no painel, computador de bordo com sintetizador de voz e o bargraph – uma barra de luz rítmica na dianteira que acompanhava a fonética do sintetizador.

“O X11 foi desenvolvido em tempo recorde, tão rápido que não houve se-

quer tempo ou recursos para ser homologado junto ao Denatran”, conta Sandro Zgur, presidente do Miura Clube do Rio de Janeiro. “O que pouca gente sabe é que, tecnicamente falando, todo X11 tem seus documentos registrados como X8, situação curiosa que ainda confunde muitos entusiastas do esportivo gaúcho.”

Renomeada Besson, Gobbi S.A., a empresa também fez questão de abandonar o anacrônico e incoerente carburador do motor Volkswagen AP-2000 até então utilizado do X8 pela injeção eletrônica analógica Bosch LE-Jetronic de quatro bicos, a mesma do Gol GTi. Os freios eram a disco nas quatro rodas e contavam com o auxílio do sistema ABS desenvolvido pela Varga. As suspensões, as mesmas do VW Santana, ofereciam



FICHA TÉCNICA

Miura X11 1991

Motor: long., 4 cil., 1984 cm³, SOHC, injeção eletrônica, 125 cv a 5.800 rpm, 19,5 kgfm a 3.000 rpm

Câmbio: manual de 5 marchas, dianteira

Dimensões:

compr., 436 cm; larg., 169 cm; alt., 128 cm; entre-eixos, 248 cm; peso 1.200 kg

Pneus: 195/70 R 14

Preço:

(julho de 1991)

Cr\$ 14.000.000

Preço atualizado:

R\$ 399.977

IGP-M (FGV)

Pavor da causa animal: couro legítimo por toda parte. Piloto automático acionado na manopla do câmbio

Apenas 2,48 metros entre os eixos: um legítimo cupê 2+2



outro opcional interessante: amortecedores eletrônicos fornecidos pela Cofap, com três calibrações distintas (asfalto, cascalho e paralelepípedo). O comportamento dinâmico era favorecido pelas rodas de 14 polegadas de liga leve com pneus 195/70. Rodas BBS de 15 polegadas eram opcionais.

A carroceria do X11 seguia o mesmo estilo básico dos modelos X8, caracterizado pela frente em cunha com faróis escamoteáveis e supressão dos tradicionais faróis de neblina. Praticamente artesanal, o interior do X11 era quase totalmente revestido de couro: o material estava presente nos painéis de porta, colunas, painel, console e volante. Completo, o painel utilizava o mesmo padrão de instrumentação do Alfa Romeo 2300, mas com grafismo próprio. Outro equipa-

mento que causava sensação era o piloto automático Speedostat, com comandos inseridos na manopla do câmbio. O ponto negativo de tanta sofisticação e requinte era o peso: o Miura era cerca de 120 kg mais pesado que um VW Santana, motivo pelo qual seu material publicitário jamais enfatizou números de desempenho. A ambição do fabricante era cativar e fidelizar sua clientela pela exclusividade, não pela esportividade.

No total, cerca de 20 unidades do Miura X11 foram produzidas. O último X11 deixou a fábrica no bairro de Navegantes em 1992, finalizando em definitivo a produção dos requintados cupês. A Besson, Gobbi S.A. encerraria suas atividades em 1995, com as caminhonetes BG Truck de cabine estendida e cabine dupla.



Refrigeração era auxiliada por entradas de ar abaixo e acima do para-choque



Motor VW AP 2.0i do Gol GTi: referência em desempenho para a época



Sertões
percorre
5.000 km
em 8 dias



AVENTURA NAS VEIAS

Às vésperas da largada, invadimos os bastidores
do Rally dos Sertões e andamos em quatro
tipos de veículos que disputam a prova

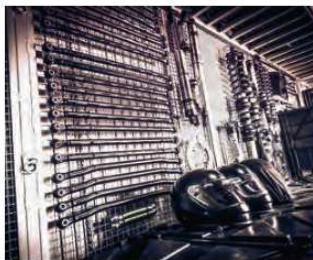
POR PAULO CAMPO GRANDE, FÁBIO BLACK E LEONARDO BARBOZA | FOTO FERNANDO PIRES



Dentro da “bolha” do Sertões, a estrutura garante a segurança para todos os participantes nos 5.000 km de prova



Apesar da expectativa da prova, o clima dentro da bolha é amistoso e calmo... até o cronômetro começar a girar



As equipes fazem os últimos ajustes e conferências a 24 horas da largada da primeira etapa do Rally dos Sertões

Há 28 anos acontece no Brasil um dos maiores eventos de rali do planeta, o Rally dos Sertões. A edição de 2020 teve início no dia 30 de outubro, em Mogi Guaçu (SP). Foram sete etapas percorrendo cinco estados: São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Tocantins e Maranhão, além do Distrito Federal, num total de 5.000 km desafiadores, passando por diferentes paisagens e tipos de pisos, o que o torna um rali técnico e único no mundo. A chegada foi em Barreirinhas (MA) dia 7 de novembro.

Para o Sertões acontecer, foi necessária uma preparação de cair o queixo. A caravana toda contou com 1.500

pessoas, sendo 1.097 só no apoio das provas e 403 competidores. Este ano, a organização percorreu três vezes o roteiro estudando as etapas, planilhas de navegação e a logística da prova, que, por conta da pandemia, se deslocou em bolhas, como a NBA, em vez do modelo tradicional, que parava de cidade em cidade se confraternizando com a população local.

Dentro da bolha do rali um protocolo especial com testagem maciça dos participantes entre outros cuidados como cabines de esterilização foram adotados. E o aparato da saúde foi reforçado: 32 pessoas na equipe médica

contaram com dois helicópteros UTI, dois 4x4 adaptados para socorro emergencial e uma carreta ambulatório com aparelhos de ultrassom e raios X.

O circo do Sertões contou com dois aviões, dez carretas, três ônibus, além de 63 veículos 4x4. E cerca de 5 mil refeições foram servidas durante a maratona de oito dias.

Entre os corredores, ao todo, 233 veículos de quatro tipos (carros, UTVs, motos e quadriciclos) participaram em três modalidades (Cross-Country, Regularidade e Light). Para esta reportagem, na véspera da largada, nós dirigimos duas variações de carro, um UTV

AS CATEGORIAS

São cinco categorias praticadas no Rally dos Sertões 2020:



CROSS-COUNTRY – É a principal do rally, que é disputado em três modalidades: carros, motos e quadriciclos, e UTVs

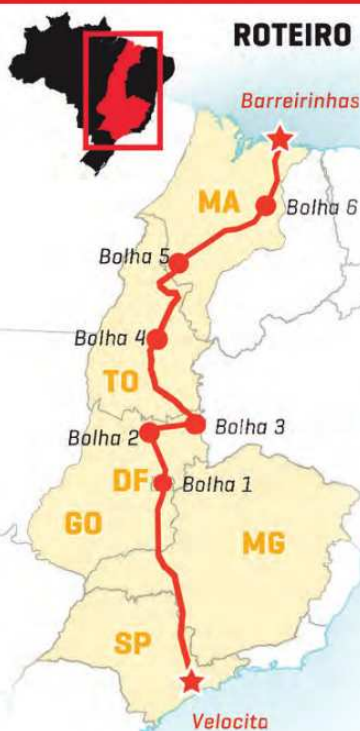
SPRINT – Disponível para todas as modalidades, tem os mesmos elementos da Cross-Country, com três etapas

AMIGOS – Disponível para todas as modalidades, é disputada com dois pilotos, que vão alternando a prova

REGULARIDADE – Para os adeptos de precisão e pontualidade, esta não exige necessariamente velocidade

SERTÕES LIGHT – Um desafio de roteiro, sem competição, apenas um passeio seguindo o rally de perto, com seu 4x4 de estimulação

ROTEIRO



CHECKLIST

Veja os itens que as equipes e as duplas piloto/navegador levam para as bases e a bordo dos veículos

NA BASE

- Macacão (duas mudas)
- Dois capacetes
- Duas viseiras reservas
- Saia de pano do capacete
- Conector de áudio do capacete
- Fone de ouvido
- Camisa e calça resistentes ao fogo
- Balacava e luvas (dois pares)
- Cinto de cintura
- Sapatilhas (2 pares)
- Duas munhequeiras
- Camelbak (mochila para água potável)
- Colete cervical Hans
- Pescoceras longa e curta
- Capa de chuva para carro aberto
- GPS

DENTRO DO CARRO

- Canivete e bússola
- Lanterna
- Calibrador de pneus
- Chave de trocar correia
- 5 tipos de alicate e chaves de fenda
- Kit chaves de boca com catraca
- Martelo e serra
- Arame, abraçadeiras variadas
- Macaco rápido
- Chave de roda
- 2 correias do motor
- Sinalizador de emergência
- Pá dobrável
- Cunha para calço
- Analgésico
- Pomada contra queimaduras leves
- Esparadrapo e curativos simples
- Protetor solar

e uma moto. Veja nas próximas páginas.

O Rally dos Sertões é uma competição considerada severa pela variedade de cenários e situações que carros e pilotos enfrentam. Para os carros, a prova exige desempenho, resistência e versatilidade. Para os pilotos, bem como navegadores, mecânicos e toda a equipe, o desafio é ainda maior.

Sempre em alta velocidade e sem nunca sequer ter passado pelo trajeto que percorrem, o navegador com o auxílio de uma planilha informa ao piloto o que virá pela frente. O piloto ao receber as orientações tem de agir quase que instintivamente para se manter

no trajeto. Um erro mínimo, perde-se tempo, pontos e, o pior, podem acontecer acidentes, com risco de serem fatais. O entrosamento entre os dois homens e o veículo é essencial para que tudo acabe bem, talvez com uma vitória. E não basta pilotar e navegar bem. Os dois tripulantes precisam entender de mecânica, já que as quebras durante as provas devem ser reparadas por eles próprios, pelo menos para chegar até o fim de cada etapa, onde as equipes ficam a postos.

Outra particularidade do rally é que não existe uma competição homem a homem, vence quem fizer o melhor

tempo no percurso total. Portanto, esqueça as disputas típicas de uma corrida no asfalto. Aqui a rivalidade é do piloto com ele mesmo. O fairplay no Rally dos Sertões acontece de maneira natural e institucionalizada: se um competidor estiver em apuros, outros concorrentes podem parar para ajudar e depois ter esse tempo descontado em sua cronometragem final. Isso cria um ambiente de competição com camaradagem, afinal de contas, 5.000 km sob sol, chuva e com noites maldormidas entre outros perrengues já são obstáculos suficientes para que a competição seja um grande desafio para todos.



Só a grade, o para-brisa e os faróis são da L200 de rua



Ângulos de ataque e de saída: 90 graus. Vão livre: 36,8 cm



As janelas laterais são feitas de plástico de engenharia



A maioria dos instrumentos fica do lado do navegador

FÓRMULA 1 DO RALI

POR PAULO CAMPO GRANDE | FOTOS FERNANDO PIRES

Quando engatei a primeira marcha e liberei a embreagem da Mitsubishi L200 Triton Sport Racing, meu plano era dar umas voltas de reconhecimento. Acontece que a picape com motor V8 de quase 400 cv não anda devagar e já na primeira curva fiquei com a sensação de que estava em velocidade excessiva.

O test-drive aconteceu em uma plantação de cana, no interior de São Paulo, e eu não enxergava a curva completa. Prendi a respiração, posicionei o volante, acelerei de leve para continuar tracionando e seguí.

Foi fácil. A Triton cumpriu a trajetória que precisava. Mas logo depois veio uma reta. E, além do impulso do motor, a troca de marchas no câmbio sequencial manual – em que para avançar, a alavanca deve ser puxada para trás e, para reduzir, empurrada para a frente – me convidava a acelerar mais. E ainda havia o cenário da trilha (que poderia ser o de um rali de

verdade) e os sons invadindo a cabine: motor, transmissão, suspensão, pneus.

Era como se o universo dissesse: “Acelera, PCG”. Deixando meu plano inicial de lado, acelerei sabendo que no final da reta eu teria uma curva bem fechada. Essa era a primeira vez que eu passava por ali ao volante. Antes, tinha dado três voltas ao lado do piloto e navegador Youssef Haddad, da equipe Mitsubishi Spinelli Racing (Guiga Spinelli e Youssef Haddad), no banco do passageiro. Mas o comportamento previsível da picape me deixava muito à vontade e passava confiança.

Segundo Haddad, um dos motivos da boa dirigibilidade é a tração 4x4 permanente, com dois diferenciais autoblocantes, que leva a L200 para onde a direção apontar – os outros são o motor e o trabalho da suspensão com amortecedores duplos.

Tirar a picape – com chassi tubular (aço cromo-molibdênio), carroceria de fibra de carbono e 1.850 kg – do

traçado era fácil. Eu nem precisava fazer a conhecida manobra de pêndulo para desestabilizar a traseira, bastava entrar na curva mais forte. Puxando a alavanca de freio fica ainda mais tranquilo, disse Haddad.

Ao final, entendi por que os pilotos falam que esse tipo de veículo (categoria T1 FIA) é o F-1 dos ralis. Além da sofisticação técnica, eles podem atingir velocidades próximas a 200 km/h. De minha parte, nunca pensei que um carro de rali pudesse ser tão divertido e bom de guiar.

L200 TRITON SPORT RACING

FICHA TÉCNICA

Motor: gasolina, dianteiro, longitudinal, V8, 32V, 5.000 cm³, 396 cv a 5.400 rpm, 61,2 kgfm a 4.200 rpm
Câmbio: manual sequencial, 6 marchas, tração integral permanente
Suspensão: duplo A nos dois eixos

Freios: disco nas quatro rodas
Direção: hidráulica
Rodas e pneus: alumínio, 245/80R16
Dimensões: comprimento, 451,3 cm; largura, 198,5 cm; altura, 188 cm; entre-eixos, 291 cm; peso, 1.850 kg; tanque, 480 l



Dois esteques ficam nas laterais da carroceria



Suspensão tem amortecedores duplos



De perto, o carro é grande



Painel digital é o único instrumento do Buggy V8



Tubos azuis de ventilação vão acoplados aos capacetes



A terra invade a cabine

CHEIO DE SURPRESAS

POR LEONARDO BARBOZA | FOTOS BRENO MADEIRA

Com tradição no automobilismo brasileiro, em 2018, a Giaffone Racing decidiu expandir os negócios e iniciou o desenvolvimento de um carro de rali. O objetivo era fazer um veículo que fosse competitivo e barato de manter, para disputar entre os carros. Daí nasceu o Buggy V8.

A ideia começou a criar forma em ambiente digital e em menos de seis meses o carro já estava nas pistas. “O mais impressionante é que, com esse tempo tão curto de desenvolvimento, ele conquistou um pódio (terceiro lugar) já em sua primeira participação no Rally dos Sertões”, conta o coordenador de engenharia Denis Ramon.

Frente a frente com o veículo, me surpreendi com o seu tamanho, com quase 5 metros de comprimento de chassi tubular. O motor V8 6.2, por sua vez, impõe respeito como seus 360 cv de potência e 63 kgfm de torque, conectado a um câmbio manual de seis marchas com trocas sequen-

ciais e tração 4x2 traseira. Minha experiência com o Buggy estava apenas começando, porém.

Confesso: eu imaginava que fazer esta reportagem exigiria de mim uma boa dose de sacrifício. Mas, felizmente, eu estava redondamente enganado. Começando a 40 km/h para pegar a mão, logo percebi que meu test-drive seria bem diferente porque ao volante eu não sentia nenhuma imperfeição da pista. Aumentando cada vez mais a velocidade, ao ponto de conseguir ver a roda dianteira do Buggy na altura do meu rosto, quando vencia algum obstáculo, e a suspensão (independente nas quatro rodas e amortecedores duplos) trabalhava de maneira eficiente. A trilha se apresentava cheia de lombadas e depressões, enquanto o carro seguia estável, nivelado e sempre na mão como se fosse um BMW Série 7 em uma avenida recém-asfaltada.

Depois de minha experiência ao volante, rodei como passageiro, ten-

do o piloto Rubens Barrichello (da equipe RMattheis), no comando. Ele vai correr o Sertões pela primeira vez este ano. Marinheiro de primeira viagem? Foi a terceira surpresa do dia (as outras duas foram o porte do carro e a suspensão). Barrichello arrancou bruscamente e contornou a primeira curva com o carro de lado, para acelerar ainda mais na reta seguinte. Após dirigir e acompanhar Barrichello, fiquei achando que o Buggy é mesmo um forte candidato ao pódio.

RDK SULTAN BUGGY

FICHA TÉCNICA

Motor: gasolina, tração, longitudinal, V8, 32V, 6.200 cm³, 360 cv a 4.800 rpm, 63 kgfm a 4.100 rpm
Câmbio: manual sequencial, tração traseira
Suspensão: duplo A [diant.] e braços oscilantes [tras.]
Freios: disco ventilado

nas quatro rodas
Direção: hidráulica
Rodas e pneus: alumínio, 35x12.50 R15 LT 1130
Dimensões: comprimento, 485 cm; largura, 240 cm; altura, 170 cm; entre-eixos, 310 cm; peso, 1.700 kg; tanque, 299 l



Suspensão mantém o carro no chão o tempo todo



É preciso cautela nas retomadas de velocidade



Gaiola de proteção e cinto de quatro pontos garantem a segurança



Interior básico, porém moderno, é à prova de intempéries

DARWIN EXPLICA

POR FABIO BLACK | FOTOS HAROLDO NOGUEIRA JR.

UTV (Utility Task Vehicle, ou Unlimited Terrain Vehicle) é fruto de anos de evolução, que o cientista inglês Charles Darwin poderia explicar. Em sua cadeia de antepassados estão as motos, os jipes e os quadriciclos. Sua adaptação ao ambiente das trilhas é notória: resistente, mas, se quebrar, será fácil de consertar. A sensação de pilotar é muito próxima à de uma moto, porém com a segurança de um carro com cinto quatro pontos e gaiola de proteção. A dinâmica impressiona: se você quiser, ele pode subir uma parede (se exagerar, capota). E, ao mesmo tempo, existe conforto graças à suspensão. Você pode passar o dia praticando off-road em altas velocidades e dormir sem analgésicos.

Minha experiência com um UTV foi a bordo do modelo Can-Am Maverick X3 Turbo, da equipe Varela Can-Am Monster Energy. Primeiro rodei como passageiro, ao lado do piloto Reinaldo Varela. Em uma vol-

ta rápida, ficou claro que o Can-Am é um devorador de trilhas (ou o que tiver pela frente), com seus 195 cv de potência e 851 kg de peso.

Já ao volante, percebi que, apesar do motor central e da tração nas quatro rodas, o Maverick tem o que os pilotos chamam de “tocada traseira”. O câmbio CVT, ao contrário dos encontrados em carros de rua, programados para economizar combustível, tem foco no desempenho, o que demanda um certo aprendizado do piloto porque, acelerando demais no momento errado, corre-se o risco de perder o controle do UTV – que é bem mais fácil de capotar que um carro comum.

A suspensão do tipo duplo A, dianteira, tem cursos longos a ponto de você pensar que está decolando, quando na realidade os pneus ainda estão em contato com o piso. E, quando de fato você decola, quase não há rebote nos saltos. Os freios são a disco nas quatro rodas e conseguem parar o

UTV rapidamente em qualquer velocidade ou terreno. Mas é preciso confiar e aplicar o pedal com toda força. A velocidade máxima permitida para os UTVs é de 130 km/h, o que, além da segurança, preserva o equipamento.

Sai do treino impressionado com o UTV e com vontade de disputar o Rally dos Sertões do ano que vem. Por que não? Com um pouco de treino e condicionamento físico é possível. Aliás, se ficou entusiasmado, você também pode. Quem sabe?

CAN-AM MAVERICK X3 MAX RS T

FICHA TÉCNICA

Motor: gasolina, central, transversal, 3 cilindros, turbo, 900 cm³, 197 cv a 5.500 rpm, 18,64 kgfm a 6.500 rpm

Câmbio: automático, CVT

Suspensão: duplo A [diant.], braço de arrasto torcional X de 4 links [tras.]

Freios: disco duplo ventilado

Direção: elétrica

Rodas e pneus: alumínio, 2.0 30x9x14

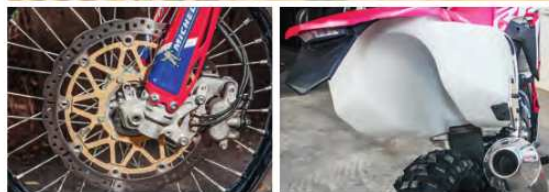
Dimensões: comprimento, 184,7 cm; largura, 165 cm; altura, 174 cm; entre-eixos, 342,9 cm; peso, 851 kg; tanque, 40 l



Pneus off-road garantem pilotagem segura



Suspensão tem ajuste de retorno e compressão na dianteira e na traseira



Disco maior, na dianteira, tanque adicional, na traseira, e torre de navegação (com comandos no guidão) foram as principais mudanças em relação à moto original



A MOTO DO CAMPEÃO

POR PAULO CAMPO GRANDE | FOTOS IDÁRIO CAFÉ/MUNDO PRESS

A Honda CRF 450RX do piloto Tunico Maciel, que é bicampeão (2018 e 2019) do Sertões, foi especialmente preparada. Ela não teve alterações no motor (449 cc; 64,7 cv e 5,47 kgfm) nem na suspensão, e seus pneus foram trocados apenas por conta do patrocinador. Mas mudou em outras partes. Na transmissão, a relação foi alongada, com a troca de coroa e pinhão. Nos freios, o disco dianteiro foi substituído por outro de diâmetro maior, para aumentar a eficiência. E um segundo tanque de combustível foi instalado sob o assento para aumentar a autonomia. Essa alteração obrigou a troca do escapamento (no lugar de duas saídas elevadas, ficou apenas uma inferior). De resto, foram colocadas proteções mais robustas, para o motor e o radiador, e a torre de navegação (suporte para planilha de navegação, velocímetro, hodômetro e GPS), na dianteira, o que demandou mudanças na parte elétrica.

O piloto até deu umas dicas de como usar esses instrumentos, mas preferiu me concentrar na pilotagem. A primeira coisa que notei foi o torque do motor. Assim que acelerei, a moto arancou com disposição — isso porque a relação de transmissão foi alongada (na moto original, que tive oportunidade de pilotar na volta da trilha, o torque se faz ainda mais presente). O ronco grave do motor é um estímulo extra para o piloto acelerar.

Acostumado a pneus de uso misto, que equipam bigtrails, nos primeiros quilômetros percorridos no asfalto não senti firmeza nos Michelin Desert Race, desenvolvidos para ralis. Mas na terra me impressionei com a segurança que eles transmitem. Depois de um tempo, passei a pegar atalhos, simplesmente ignorando as condições do terreno. A suspensão, por sua vez, cumpriu seu papel com competência. Na traseira, dá para dizer que ela é confortável, tamanha eficiência na

absorção dos impactos. Na frente, dependendo do obstáculo, os choques eram sentidos no guidão. Os freios igualmente cumpriram sua parte.

Não demorei a me sentir à vontade na moto, acelerando cada vez mais. A sensação de liberdade que toda moto proporciona é ainda maior em uma trilha. Por isso, voltei para casa com a alma lavada e a vontade de ter uma moto dessas pra mim.

HONDA CRF 450RX

FICHA TÉCNICA

Motor: gas., monocilíndrico, 4V, 4 tempos, arrefecimento líquido, ignição eletrônica, 449 cm³, 96 x 62,1 mm, 64,7 cv, 5,47 kgfm
Câmbio: 5 marchas
Suspensão: invertida Showa 49 mm (diant.), amortecimento Showa Pro-link [tras.]. Com ajuste de retorno e compressão nos dois eixos e carga [tras.]

Freios: disco nas duas rodas
Rodas e pneus: 80/100 - 21 (diant.), 120/90 - 18 [tras.]
Dimensões: distância do solo, 32,7 cm; altura do assento, 96 cm; entre-eixos, 148 cm; ângulo de câster, 27,22°; peso, 130 kg; tanque 12 l [diant.], 15 l [tras.]



Cabine é uma versão
atualizada daquela
usada pelo MAN TGX

GIGANTE DAS ESTRADAS

Dirigimos o Meteor, maior e mais potente Volkswagen do mundo.
Ele foi desenvolvido no Brasil e tem soluções que fazem muito
carro de luxo ter inveja, mas custa tanto quanto eles

POR HENRIQUE RODRIGUEZ | FOTOS FERNANDO PIRES





A visibilidade que se tem no posto de comando surpreende

Quadro de instrumentos com tela digital colorida, carregamento sem fio para smartphones, central multimídia com Android Auto e Apple CarPlay, direção com ajuste de profundidade e câmbio automático estão entre os equipamentos requisitados pelos compradores de automóveis novos. Pode até faltar alguns destes itens em algum SUV compacto, mas eles já estão disponíveis nos caminhões extrapesados. O Volkswagen Meteor não só prova isso como supera muito carro da marca.

Desenvolvido e fabricado no Brasil, o Meteor é o maior e mais potente Volkswagen do mundo. Você pode considerá-lo uma atualização do MAN TGX, vendido no Brasil desde 2009. A cabine é praticamente igual nos dois, com direito a peças de estamparia importadas da Europa e unidas na fábrica de Resende (RJ), mas trataram de dar personalidade mais familiar ao Meteor. A nova tampa do motor segue a mesma identidade de design estreada pelo Delivery, e combina com o novo para-choque. Os faróis, com luzes diurnas de led inte-

gradadas, não mudaram mas dão continuidade aos cromados da dianteira.

Se o preço foi um dos motivos para o MAN TGX não ter feito sucesso no Brasil, a nacionalização promete impulsionar o Meteor. Começou pelo motor, que antes tinha o bloco fundido no Brasil pela Tupi, mas montado na Alemanha e depois enviado de volta. Aproveitaram para mudar mais de 130 componentes a fim de melhorar os números de potência, torque e o consumo. Não à toa, o Volkswagen é até mais potente que os TGX nacionais e os da nova geração na Europa.

Nosso contato foi com o maior Meteor de todos, o 29.520 6x4 – com tração nos dois eixos traseiros –, entre-eixos de 3,60 m (há opções de 3,20 e 3,40 m) e tanque para 940 litros. Seu enorme seis-cilindros 12.4 turbodiesel entrega 520 cv a 1.800 rpm e os 255 kgfm mostram seu poder entre 1.000 e 1.400 rpm. Parece uma faixa estreita de torque para quem está acostumado com automóveis, mas é ampla para um motor tão grande.

Na versão da foto, 28.460 6x2, entrega 460 cv e 234,5 kgfm. O motor é

exatamente o mesmo, o que muda é o mapa da injeção de combustível.

Para os dois o câmbio é sempre automatizado. Nada de I-Motion: se trata do V-Tronic acoplado à caixa ZF TraXon de 12 marchas – uma de 16 relações é opcional. A operação é por um seletor giratório no meio do console central muito parecido com a chave dos faróis. Tem até posições extras próprias para manobras, que torna o acoplamento da embreagem mais rápido e preciso.

PONTO DE VISTA Não deixe que os donos de SUVs descubram que após subir três degraus e alcançar a cabine de um extrapesado eles poderão ter uma visão livre não só do trânsito, mas do horizonte. No Meteor, o motorista ainda pode regular a altura e o nível de amortecimento do próprio assento, que é pneumático e tem o cinto de segurança e o apoio de braço integrados. Por sinal, até mesmo o ajuste da direção tem travamento pneumático: nada daquelas travas duras, irritantes e às vezes imprecisas tão comuns nos carros, é só apertar um botão.



A despeito das dimensões, o Meteor se aproxima muito de um automóvel

Para quem se surpreende com o tamanho do volante de uma Kombi, o do Meteor assusta. Nele estão comandos do som, do computador de bordo e também comandos para trocas sequenciais das marchas. Nada de borboletas ou alavanca, apenas um botão em cima do outro.

O ar-condicionado automático é outro conforto digno de automóvel, e o painel tem acabamento com toque mais macio que o de um Passat, por exemplo. O número de botões livres para a instalação de acessórios até supera o número de porta-objetos. O mais útil é a grande gaveta na base do painel, que parece ideal para levar as notas fiscais da carga.

Toda essa comparação com o automóvel de nada serve na hora de tirar o Meteor do lugar. O freio de estacionamento é a alavanca cinza do meu lado esquerdo – a outra é um freio a ar exclusivo para o implemento, eventualmente usado em descidas.

E não adianta soltar o pedal do freio e esperar o caminhão andar. Tem que acelerar, esperar a embreagem acoplar e o caminhão começar a



Alavancas controlam freio de estacionamento e também só do implemento



Há opção de buzina para a cidade e para a estrada, a ar. Central tem Apple CarPlay



Console tem carregamento sem fio e banco do motorista é pneumático





A coluna preta é o coletor de admissão, que elimina sujeiras antes do filtro de ar



embalar. A preocupação com os dois implementos, que somam quase 40 metros para trás, dura poucos metros, até entender a dinâmica deles. No nosso caso, há 40 toneladas de lastro (o PBT máximo é de 74 toneladas) e o motor não se deixa abalar. Na verdade, a tranquilidade com a qual ele lida com isso é contagiante. Não há ruídos ou vibração invadindo a cabine como em um ônibus. Pudera: além da suspensão – metálica neste caso, mas que também pode ser pneumática autorregulável –, a cabine também tem seu próprio amortecimento.

Tudo é devidamente filtrado e anestesiado no Volkswagen Meteor. A direção hidráulica de esferas recirculantes é leve e desmultiplicada, o freio a ar é tão preciso quanto o hidráulico de um automóvel e tem ABS, e o câmbio não é exatamente rápido. Seu talento está em saber o que fazer e quando, inclusive quantas marchas poderá pular. Mais que isso: o Meteor tem piloto automático preditivo, capaz de antecipar as reações necessárias em subida à frente baseado nas informações do GPS, evitando que

perca o embalo com uma troca de marcha na hora errada. Isso até existe em carros de luxo vendidos no Brasil, mas só funciona na Europa.

O câmbio automatizado ganhou espaço entre os pesados para aliviar o trabalho do profissional que passa horas ao volante e para garantir o uso mais eficiente das marchas e, consequentemente, do motor. O Meteor vem equipado com sistema de telemetria da plataforma Rio, que informa ao frotista localização, modo de condução, consumo, aponta quais peças precisam ser substituídas e também funciona como bloqueador, tudo por meio da internet de um SIM card embarcado.

A cabine deixa claro que quem vem em primeiro lugar é o motorista. Na boleta há uma cama com colchão grande e confortável, com direito a rádio-relógio, luminária, tomadas de 12 e 24 V (a elétrica de caminhões é de 24 V), comandos dos vidros elétricos das portas e duas portas USB ao lado. É melhor que muito hotel, não necessariamente de beira de estrada. Ainda há uma segunda cama retrátil acima

– que geralmente é usada como armário – e cortinas para bloquear a luz e garantir privacidade à noite.

A cabine é alta o suficiente para ficar de pé e há porta-objetos no teto, além de compartimentos na cabine acessados pelos dois lados dela.

Como o ar-condicionado depende do motor ligado, uma solução para manter a cabine fresca durante a noite é um climatizador, que usa água para diminuir a temperatura do ar que entra na cabine e só depende das baterias para funcionar. Mas a geladeira, escondida sob a cama e que aparece ao pressionar um botão no painel, é útil o dia inteiro.

O preço é de bons apartamentos: começa em R\$ 550.000 no 28.460, passa a R\$ 590.000 no 29.520 e pode beirar R\$ 1 milhão somando os implementos. Tamanho conforto e refinamento em uma máquina feita para dar o maior lucro possível ao dono da frota pode causar estranheza em alguns. Para o motorista que passa semanas longe de casa, porém, o VW Meteor é o home office que move a economia pelas estradas do Brasil. **ENR**



Não é incomum os motoristas tirarem o banco do carona e instalar TV via satélite



FICHA TÉCNICA

Preço: R\$ 590.000

Motor: diesel, diant. longit., 6 cil., 12.419 cm³, 24V, 520 cv a 1.800 rpm, 255 kgfm entre 1.000 e 1.400 rpm

Câmbio: automatizado, 2 marchas, 6x4 permanente

Suspensão: eixo rígido com barra estabilizadora (diant.)/eixos rígidos (tras.)

Freios: tambor a ar (diant. e tras.)

Direção: hidráulica

Rodas e pneus: aço 8.25x22,5, 295/80 R22,5

Dimensões

[cavalo]: comprimento, 732,6 cm; largura, 255 cm; altura, 349,1 cm; entre-eixos, 320 a 360 cm; ângulo de ataque 13°; ângulo de saída, 40°; vão livre 21,3 cm; peso, 10.325 kg; tanque, 940 l; PBT, 23T, PBTC, 74T; capacidade máxima de tração, 80T

VEREDICTO

O Meteor dá mais atenção a detalhes que muito automóvel e tem mais conforto que muito quarto de hotel. Só faltam o banheiro e a água quente.

★★★★★



Geladeira não só garante a água gelada do dia a dia como também ajuda a preservar os alimentos



Ao lado da cama vai o rádio-relógio, botões da iluminação e dos vidros elétricos e as portas USB



Climatizador vai no teto e é útil para arejar a cabine a noite inteira. A grande gaveta ajuda na organização

Redator-chefe: Paulo Campo Grande



Editor assistente: Henrique Rodriguez

Repórteres: Gabriel Aguiar, Igor Macário e Isadora Carvalho

Editores de Arte: Fernando Pires e Fábio Paiva

Pilotos de Teste: Eduardo Campilongo e Leonardo Barboza

Estagiários: Eduardo Passos e Gabriel Monteiro

Atendimento ao Leitor: Eduardo Campilongo

www.quatorodas.com.br

PUBLICIDADE E PROJETOS ESPECIAIS Marcos Garcia Leal (Diretor de Publicidade) (Alimentos, Bebidas, Beleza, Higiene, Moda, Imobiliário, Decoração, Turismo, Varejo, Educação, Mídia & Entretenimento), Marcelo Alberto Cohen (Financeiro, Mobilidade, Tecnologia, Telecom, Saúde e Serviços), André Marini (Regionais e Governo), DIRETORIA DE MERCADO Carlos Nogueira CRIAÇÃO E MARKETING MARCAS Andrea Abelleira BRANDED CONTENT, EVENTOS E VÍDEO Sandro Ferreira Rosa PRODUTOS E PLATAFORMAS Guilherme Valente DEDOC E ABRILPRESS Irving Lage ABRIL BIG DATA (BIG DATA + SEO + MKT DIGITAL + ADVERTISING) Sérgio Rosa

Redação e Correspondência: Av. Otaviano Alves de Lima, 4.400, Freguesia do Ó, CEP 02909-900, São Paulo, SP Tel. (11) 3037-2000. Publicidade São Paulo e informações sobre representantes de publicidade no Brasil e no exterior: www.publiabril.com.br

QUATRO RODAS 739 (ISSN 0033-5908), ano 60, é uma publicação mensal da Editora Abril. Edições anteriores: venda exclusiva em bancas, pelo preço da última edição em banca mais despesa de remessa. Distribuída em todo o país pela Dinap S.A. Distribuidora Nacional de Publicações, São Paulo. QUATRO RODAS não admite publicidade rodacional.

Serviço ao Assinante: Grande São Paulo: (11) 5087-2112 Demais localidades: 0800-775-2112 www.abrilsac.com

Para assinar: Grande São Paulo: (11) 3347-2145 Demais localidades: 0800-775-2145 www.assineabril.com.br

IMPRESSA NA ESDEVA INDÚSTRIA GRÁFICA LTDA
Av. Brasil, 1405, Poço Rico, CEP: 36020-110, Juiz de Fora - MG



FALE COM AGENTE

REDAÇÃO:

0800-7752145

3347-2145

E-mail:

4rodas.abril@atleitor.com.br
Av. Otaviano Alves de Lima, 4.400,
Freguesia do Ó, CEP 02909-900,
São Paulo, SP

CORREIO TÉCNICO:

Envie sua pergunta para

4rodas.abril@atleitor.com.br

PARA ASSINAR A REVISTA:

www.assineabril.com.br

Grande São Paulo: 3347-2121

Demais Localidades:

0800 775 2828

De 2ª a 6ª-feira das 8h às 20h

SERVIÇOS AO ASSINANTE:

www.abrilsac.com

Grande São Paulo: 11 5087-2112

Demais Localidades:

0800-775 2112

De 2ª a 6ª-feira das 8h às 20h

REPRINT EDITORIAL:

Compra de cópias de reportagens

de QUATRO RODAS (pedidos

mínimos de 1.000 cópias

da mesma matéria);

milena.mauad@abril.com.br

QUATRO RODAS NA INTERNET:

www.quatorodas.com.br

PUBLICIDADE ABRIL:

www.publiabril.com.br

Tel: [11] 3037-2608,

de 2ª a 6ª feira, das

9h às 12h e das 14h às 18h

Fax: [11] 3037-5709

LICENCIAMENTO DE CONTEÚDO

Para adquirir os direitos

de reprodução de textos e

imagens, envie um email para

[licenciamentodeconteudo@](mailto:licenciamentodeconteudo@abril.com.br)

abril.com.br

TRABALHE CONOSCO:

www.abril.com.br/trabalheconosco

LONGA DURAÇÃO

COMPRAMOS OS CARROS E TESTAMOS POR 60.000 KM

EDIÇÃO: HENRIQUE RODRIGUEZ

TOQUE ESPECIAL

Comparamos a funcionalidade e a usabilidade das centrais multimídia dos carros na nossa frota de Longa Duração Pág. 86



ONIX PLUS

Aos 30.000 km, chegou a hora de trocar as pastilhas de freio
Pág. 88

TIGGO 5X

Câmbio parece ter voltado ao normal sozinho, mas carro está tombado
Pág. 89

OUTLANDER

Levamos o carro a uma oficina para conferir a suspensão
Pág. 90

COMO FUNCIONA O NOSSO TESTE DE LONGA DURAÇÃO

QUATRO RODAS é a única publicação do mundo com um teste de Longa Duração no qual a revista compra o carro e paga por sua manutenção, como um cliente comum, sem nenhuma intervenção do fabricante. Assim que

o veículo é incorporado à frota, ele recebe marcações em diversas peças, a fim de evitar trocas ou manutenção não autorizada. Depois, ele roda por 60.000 km, o que nos permite contar mensalmente como ele é: quanto

combustível consome, impressões ao dirigir, robustez, possíveis defeitos, a experiência das revisões na rede autorizada. Ao fim de 60.000 km, o carro é todo desmontado para inspeção visual e análise dimensional dos componentes.

CENTRAL DE OPERAÇÕES

Centrais multimídia ganharam destaque e representatividade nos últimos anos. Resolvemos, então, analisar o funcionamento das telas dos carros da nossa frota

A relevância das centrais multimídia na hora da escolha do carro novo vem crescendo junto com o número de funcionalidades e de responsabilidades depositadas na tela no console central. Se até pouco tempo reproduzir músicas e atender chamadas via Bluetooth bastavam, e o navegador GPS era desejável, hoje

isso foi legado à conectividade com os smartphones dos passageiros.

Em compensação, as telas cresceram, ficaram mais práticas e ganharam funções. Dos três carros da frota atual, apenas o Outlander não permite ter seu ar-condicionado controlado pela tela. No caso do Caoa Chery, algumas funcionalidades só são acces-

síveis pelo visor, como a ativação do compressor de ar-condicionado. E olha que o climatizador é apenas digital, mas não automático.

O que também é curioso é que as centrais multimídia evoluem mais rápido que o próprio carro. Tiggo 5X e Chevrolet Onix Plus foram lançados em 2019 e já têm novas telas.

CAOA CHERY TIGGO 5X

Alguns sistemas foram feitos para ser divulgados, mas não para ser usados. A central multimídia de 9 polegadas da Chery Tiggo 5X 2020, como o nosso, é compatível com Apple CarPlay, mas não com Android Auto. Para os usuários do sistema do Google, resta fazer o espelhamento da tela do smartphone. Não é fácil: entre no modo de desenvolvedor do aparelho, libere a depuração USB e instale o app QDrive transferido para seu aparelho. Fizemos isso em um Samsung S20 e não funcionou. Também não faria muita diferença, pois o espelhamento é bloqueado com o carro em movimento.

A central em si não é ruim. É rápida e também controla o ar-condicionado e funções do carro, ainda que o acesso aos ajustes seja feito por um botão isolado no console. A Caoa Chery mudou um pouco o sistema para a linha 2021, quando recebeu compatibilidade com Android Auto.



Tentamos usar o sistema Cloud Drive da Chery, mas não saiu desta tela



Central comanda equipamentos do carro, além de exibir imagens da câmera de ré

CHEVROLET ONIX PLUS

Quem comprar um Chevrolet Onix Plus 2021 levará a central MyLink com tela de 8 polegadas e integração sem fio com Android Auto e Apple CarPlay. No nosso carro, comprado há menos de um ano, a integração ainda é por fio, mas o que chama atenção é o nível de integração com o carro.

Ao fazer ou receber uma chamada com o ar-condicionado no máximo, por exemplo, o carro reduzirá sozinho a velocidade da ventilação para evitar ruídos. A rede Wi-Fi 4G, ainda que dependente de uma mensalidade, realmente tem sinal reforçado nas mais longínquas estradas. Além disso, a interface é simples e rápida.

Só não dá para aceitar a falta de um controle de intensidade do brilho da tela realmente efetivo. Pode-se alternar entre modo dia, noite e automático, mas a variação é imperceptível. À noite, esse brilho na cara dos ocupantes gera um incômodo que poderia ser facilmente evitado.



Botões físicos facilitam a operação da central multimídia MyLink no dia a dia



Central tem controles redundantes do ar-condicionado, além de rede Wi-Fi

MITSUBISHI OUTLANDER

Uma das atrações destacadas para a nova central VW Play, lançada pelo Nivus, é a possibilidade de rodar aplicativos. A central do Outlander não é tão grande ou moderna, mas também permite fazer isso se puder se conectar a uma rede Wi-Fi.

E funciona bem. Testamos com Waze e Spotify instalados na própria memória da central e conectada à rede roteada pelo smartphone e só houve lentidão nos primeiros momentos. Mas o uso de Android Auto e Apple CarPlay ainda é mais conveniente, mesmo que a única porta USB do carro fique escondida dentro do apoio de braço central.

A integração com o veículo é limitada. Um dos ícones do menu, inclusive, seria para uma função de monitoramento da pressão dos pneus que não é ativada, pois o Outlander tem monitor passivo (que apenas acende a luz no quadro de instrumentos).



Central é pequena para o tamanho do carro, mas até é bastante funcional



É possível conectar o smartphone ou instalar aplicativos como Waze e Spotify



Pastilhas estavam no limite da vida útil

FOTO: EDUARDO CAMPILONGO

ATRITO GARANTIDO

Na hora de trocar as pastilhas de freio do Chevrolet Onix Plus, encontramos uma variação de quase 15% no preço do serviço dentro da mesma cidade

O Chevrolet Onix Plus saiu da revisão dos 30.000 km com o diagnóstico do fim da vida útil das pastilhas de freio dianteiras, confirmado após a verificação dos serviços prestados. Então iniciamos o processo de cotação do serviço em outras concessionárias da marca.

Ainda são poucos os fabricantes que vão além do preço fixo para as revisões e também tabelam os valores dos serviços mais recorrentes. Não é o caso da Chevrolet. De posse do orçamento de R\$ 680 na Dutra Norte, onde havíamos feito a revisão, ligamos em outras duas lojas. Na Chevrolet Carrera Villa-Lobos, o orçamento foi de R\$ 700, enquanto a Itacolomy cobrou R\$ 780. Houve uma variação de R\$ 100 no serviço dentro da mesma cidade e acabamos retornando à concessionária em que fizemos a última revisão.

“Liguei para a Dutra Norte para

fazer o agendamento e disseram que o serviço poderia ser feito no mesmo dia. Segui para lá e acompanhei a troca das pastilhas. O único porém foi não terem me alertado sobre frear suavemente nos primeiros quilômetros”, conta o piloto de testes Eduardo Campilongo, já escolado quando o

assunto é o sistema de freios novo.

Quando o carro é novo, ou é feita a troca das pastilhas de freio (ou de discos e pastilhas), é preciso rodar entre 200 e 300 km para as pastilhas assentarem e o sistema de freios alcançar sua máxima eficiência. E ignorar isso pode levar ao superaquecimento do conjunto. A recomendação é usar o freio com moderação, começar a frear antes do que o usual e evitar freadas bruscas.

Também ao longo do mês, a Chevrolet anunciou a linha 2021 do Onix. Agora os Onix Plus Premier 2, como o nosso, não têm botão de destravamento das portas pelo sistema keyless na maçaneta externa da porta do carona, nem a lanterna de neblina. Contudo, passou a ter central multimídia de 8 polegadas (e não 7) com conectividade sem fio com Android Auto e Apple CarPlay. A pedida agora é de R\$ 85.490.

ONIX PLUS 32.874 km

FICHA TÉCNICA

Versão: Premier
1.0 12V Turbo
Motor: 3 cil., diant., transv., 999 cm³, 12V, turbo, 116/116 cv a 5.500 rpm, 16,8/16,3 kgf/m a 2.000 rpm
Câmbio: automático, 6 marchas, tração dianteira

GASTOS NO MÊS

Combustível:
R\$ 923
Pastilhas de freio:
R\$ 680

CONSUMO

No mês: 13,4 km/l com 40% de rodagem na cidade
Desde dez/19: 12,9 km/l com 29,9% de rodagem na cidade
Combustível:
flex (gasolina)

SEGURO

R\$ 1.112*

REVISÕES

Até 60.000 km
R\$ 3.012

*PERFIL QUARTO RODAS



Ida a Conselheiro
Lafaiete fez bem
ao Chery Tiggo 5X

REDEÇÃO DO CÂMBIO

Tiggo 5X vai a Minas Gerais e retorna com câmbio vibrando muito menos do que antes. Quem explica?

FOTO IGOR MACÁRIO

O Cristo Redentor do Rio de Janeiro é conhecido mundialmente, mas há vários outros espalhados pelo Brasil. São tão comuns quanto as inúmeras cachoeiras “véu da noiva”. Pode reparar. O da foto fica em Conselheiro Lafaiete (MG), destino do repórter Igor Macário em sua primeira viagem com o Tiggo 5X.

Foram cerca de 1.400 km em quatro dias, passando pelo Rio de Janeiro na ida e na volta, mas o computador de bordo não ajudou nas contas. “O hodômetro parcial zera quando o carro fica estacionado por mais de um dia”, aponta o repórter, que também conheceu o lado hesitante do nosso Tiggo. “O câmbio de dupla embreagem se mostrou muito indeciso nas subidas de serra da BR-040 e pedia mudanças manuais constantes. O modo Sport até melhora o comportamento, mas não evita que o carro brigue com as marchas. Apesar



FOTO FERNANDO PIRES

SUV agora roda inclinado à esquerda

TIGGO 47.654 km

FICHA TÉCNICA

Versão:
TXS 1.5 16V Turbo
Motor: 4 cil., diant.,
transv., 1.496 cm³,
16V, turbo, 150/147
cv a 5.500 rpm,
21,4 kgfm
a 1.750 rpm
Câmbio: automatiza-
do, dupla embre-
agem, 6 marchas

REVISÕES

Até 60.000 km
R\$ 4.028

SEGURO

R\$ 2.004*

CONSUMO

No mês: 9,6 km/l
com 28,5% de
rodagem na cidade
Desde jul/19:
9 km/l com
30,7% de rodagem
na cidade
Combustível:
flex [gasolina]

GASTOS NO MÊS

Combustível:
R\$ 1.357

disso, o desempenho dele é bom e o isolamento acústico na cabine também soma pontos”, opina Igor.

Acontece que, com o passar do tempo, aprendemos a conviver com algumas características indesejadas dos nossos carros e, claro, a estranhar quando elas desaparecem. Ou quase. É o caso das trepidações do câmbio, que ocorriam especialmente entre 15 e 20 km/h, quando o câmbio não reduzia para a primeira marcha. Agora, quando ocorre trepidação, é mínima. É claro que a falta do problema surpreendeu a todos que tiveram um novo contato com o nosso Tiggo.

Mas a suspensão segue sendo assunto. Igor percebeu que os pneus cantam com facilidade em curvas e que a suspensão macia não passa segurança para condução mais arrojada. É assunto para a revisão dos 50.000 km, pois notamos, também, que o carro está tombado para a esquerda.



FOTOS: LEONARDO BARROSA

SPOILER DO DESMONTE

Levamos o Outlander em oficina especializada em suspensão para avaliar o que há de errado com o conjunto traseiro do nosso carro

Com a suspensão traseira do nosso Mitsubishi Outlander em estado de atenção mesmo após a revisão de 50.000 km, marcamos uma hora para avaliar o conjunto em uma oficina independente. Levamos à Suspentécnica, em São Paulo, especializada em suspensão.

Responsável pela oficina, Alberto Trivellato deu uma volta com o carro antes de qualquer análise técnica. Depois, enviou o carro para um pente fino nos conjuntos dianteiros e traseiros. Ele apontou que nosso Outlander já desenvolve um problema crônico dos Mitsubishi: uma folga, ainda pequena, entre a coluna de direção e o volante, derivada do mecanismo de ajuste de altura e profundidade. Não há nenhum risco ligado a isso, mas reaperto não resolve por muito tempo e a troca da coluna de direção supera os R\$ 10.000.

Ainda na dianteira, notaram o início de desgaste nos mancais da barra estabilizadora, mas também

sem gravidade. Mesma coisa para o braço axial direito da caixa de direção. Basicamente um spoiler do que veremos logo ali no desmonte.

Hora de passar para o conjunto traseiro, do tipo multilink. A constatação foi de que os amortecedores traseiros ainda não estão exatamente ruins, mas já começaram a perder a

eficiência em baixa frequência. Ou seja, não atuam como antes em situações como relevos e ondulações no asfalto, que pegam o início da compressão do amortecedor. Durante o resto da atuação continua a contento, tirando o risco de perda de segurança, apenas de conforto. Alberto comenta que isso se deve ao amortecedor traseiro ter trabalhado muito até seu fim de curso, provavelmente com sete pessoas – situação em que a traseira desce bastante. Os batentes dos amortecedores traseiros estão desgastados, apontando essa situação.

O especialista alerta ainda para a lubrificação feita na revisão dos 50.000 km. “Juntando o óleo com a poeira da rua, isso acaba virando uma graxa e deteriorando as borrachas da suspensão. A solução é lavar o chassi do carro e retirar todas as impurezas.” O rangido notado nas últimas semanas no amortecedor traseiro é no retentor da peça e poderia estar relacionado a isso.

OUTLANDER 52.780 km

CONSUMO

No mês: 10,2 km/l com 59,3% de rotação na cidade
Desde set/19: 12,0 km/l com 29,5% de rotação na cidade
Combustível: diesel S10

GASTOS NO MÊS

Combustível: R\$ 879

FICHA TÉCNICA

Versão: 2.2 Turbodiesel
Motor: 4 cil., diant., transv., 2.268 cm³, 16V, 165 cv a 3.500 rpm, 36,7 kgfm a 1.500 rpm
Câmbio: aut., 6 marchas, tração 4x4

*PERFIL QUATRO RODAS

SEGURO

R\$ 3.750*

REVISÕES

Até 60.000 km
R\$ 8.404

AUTO-SERVIÇO

PARA CUIDAR E ECONOMIZAR

NÃO DEIXE OS TERCEIROS EM SEGUNDO PLANO, NA HORA DE FAZER O SEGURO



Quando os valores contratados são insuficientes
para cobrir os prejuízos, o segurado deve arcar com
o restante da indenização Pág. 92

USADO DO MÊS Pág. 94 | NOVAS TECNOLOGIAS Pág. 96 | CORREIO TÉCNICO Pág. 98 | CUMPRE O QUE PROMETE Pág. 100

O ESPECIALISTA Pág. 101 | AUTODEFESA Pág. 102 | MERCADO Pág. 104 | TABELA DE PREÇOS Pág. 106

VOCÊ TEM SEGURO? MESMO?

O mercado tem praticado valores baixos de indenização para terceiros, fazendo com que o segurado precise arcar com as despesas

POR ISADORA CARVALHO | ILUSTRAÇÃO INDIO SAN

Você está a 60 km/h em uma avenida, começa a chover e o seu carro derrapa e bate na frente, o veículo que vem atrás também não consegue frear e colide com o seu e o modelo que vem logo atrás também acaba batendo. Essa situação descrita é um típico caso de engavetamento. E é corriqueiro ver nos noticiários circunstâncias como essa. Esse foi o caso de um dos clientes do corretor de seguros Alex Miranda, que atua há 20 anos no setor e é vice-presidente do Sindicato dos Corretores de Seguros no Distrito Federal (Sincor-DF).

Se essa pessoa tinha seguro, está tudo resolvido, certo? Não é bem assim. Esse segurado havia contratado uma cobertura para terceiros (RCF-V), que reembolsa a indenização que o cliente é obrigado a pagar a

terceiros em consequência de danos corporais e/ou materiais causados, porém o limite de indenização era de R\$ 50.000. E, portanto, não foi suficiente para cobrir os danos materiais de três carros e o motorista teve de arcar com a diferença do próprio bolso. “A praxe de mercado é que o RCF-V tenha um limite de indenização de R\$ 50.000. Considerando que boa parte da frota de modelos novos é avaliada acima desse montante, esse valor é realmente baixo para a realidade do mercado”, afirma Miranda.

O superintendente de sinistros da Bradesco Seguros Auto/RE, Carlos Oliva, confirma que a maioria das apólices de seguros automotivos possui o limite de indenização para terceiros fixado em R\$ 50.000 e que esse valor é insuficiente para co-

brir acidentes mais graves. “Casos que envolvem modelos mais caros ou mesmo acidentes que possuem vítimas com lesões graves ou fatais já ultrapassariam esse limite”, diz Oliva. O executivo informa ainda que na Europa o preço implementado de indenização mínima dessa cobertura é de 300.000 euros e existe uma consciência do segurado em relação à importância dessa contratação. “No caso de um atropelamento, que pode ocorrer com qualquer um, no qual há uma vítima fatal e o nosso segurado tem uma indenização de R\$ 50.000, ela será insuficiente, pois qualquer juiz irá conceder um pensionamento para a família da vítima calculando a expectativa de vida média do brasileiro”, afirma Oliva. Caso essa vítima tenha 35 anos, seja casada, com filho



DIFERENÇA NO PREÇO COM MUDANÇA NO LIMITE

O valor final do seguro variou de 3 a 35% com teto de indenização de R\$ 50.000 a R\$ 1.000.000 para cobertura de danos materiais, corporais e morais de terceiros



MODELO/VERSÃO	COBERTURA PARA TERCEIROS	VALOR DO SEGURO
	R\$ 50.000	R\$ 1.090
ONIX PLUS PREMIER	R\$ 100.000	R\$ 1.123
	R\$ 500.000	R\$ 1.235
	R\$ 1.000.000	R\$ 1.471

CASOS QUE RESULTARAM EM PREJUÍZOS

Se o valor contratado no seguro for insuficiente para indenizar a vítima, o causador do acidente poderá ter que arcar com os custos excedentes

UM COMPACTO COLIDIU COM UM LAND ROVER AVALIADO EM R\$ 300.000

O acidente provocou perda total no modelo importado e a seguradora do dono acionou a outra empresa seguradora, que só pode oferecer R\$ 50.000 de indenização. Nesse caso, a empresa entrou em acordo direto com o segurado responsável pelo acidente, que teve de arcar com os R\$ 250.000 restantes da avaliação do Land Rover. O pagamento foi feito por meio de parcelas, mas o dono do compacto ficou durante anos pagando mensalidades altas para a empresa.

UM VEÍCULO SEGURADO ATROPELOU UM HOMEM DE 35 ANOS

Ele era casado e com um filho de 5 anos. Infelizmente, ele foi uma vítima fatal do acidente. A família entrou com um processo judicial contra o segurado e tendo em vista a inexistência de renda sem o trabalho da vítima, o segurado teve de pagar uma pensão equivalente a 2/3 da renda da vítima até que ela completasse 73 anos [expectativa de vida]. Portanto, o cliente foi condenado a pagar por 38 anos, ou 456 meses, R\$ 667 de mensalidade, totalizando R\$ 304.000.

e arrimo de família, o valor indenizatório da pensão pode chegar a mais de R\$ 300.000, isso sem contar os danos morais, que em processos na Justiça de situações como essa podem chegar a 100 salários mínimos.

Segundo Oliva, esse tipo de processo é responsável por mais de 50% do movimento da área jurídica dedicada ao RCF-V. “O que acontece em boa parte dos casos é que o segurado demora para assumir a responsabilidade pelo acidente e, portanto, acaba sendo acionado judicialmente. O que recomendamos é que o cliente acione a seguradora imediatamente e assumam a culpa para que a empresa possa já negociar um acordo que será benéfico para ambas as partes.”

É unânime na opinião dos especialistas em seguros entrevistados que o

teto de indenização que é praticado atualmente é insuficiente para atender às necessidades dos segurados e que um valor pequeno a mais no preço total do seguro anual resolveria o problema. “A boa notícia é que por uma quantia pequena a mais, cerca de 5 a 10%, é possível aumentar de forma significativa essa indenização”, afirma Dorival de Sousa, vice-presidente da Fenacor (Federação Nacional dos Corretores de Seguros).

O corretor Miranda concorda que a diferença no preço final pode ser ínfima, mas defende que as seguradoras fixem um limite de indenização mínimo maior como forma de educar o mercado. “O valor de aumento entre o limite de R\$ 50.000 e R\$ 100.000 é realmente baixo, cerca de R\$ 50 e exatamente por isso que as segura-

doras poderiam praticar um valor mínimo de R\$ 100.000, mesmo acreditando que o ideal é de R\$ 200.000.”

Segundo o levantamento encomendado por QUATRO RODAS à Tex, insurtech do setor, a diferença é de 3% entre as cotações com indenização de R\$ 50.000 e R\$ 100.000. Neste levantamento, considerando um Chevrolet Onix Plus (um dos sedãs mais vendidos), o mais impressionante é que o aumento do valor total considerando R\$ 500.000 de limite seria de apenas 13% - de R\$ 1.090 para R\$ 1.235. Devido ao fato de ser um aumento pequeno no preço final do seguro, sendo que esse valor vai evitar o desembolso de quantias altas e processos judiciais com envolvimento de honorários advocatícios, é o típico caso em que a economia não compensa.

GR

Versão SEL traz grade com cromado, faróis de neblina, rodas de liga leve e ESP



A PARTIR DE R\$ 29.000 (2015)

FORD KA (3ª GERAÇÃO)

Conjunto mecânico bem acertado e elevado padrão de equipamentos justificam o sucesso no segmento dos populares

— POR FELIPE BITU

Novidade da linha 2015, a terceira geração do Ford Ka foi desenvolvida no Brasil a partir da plataforma do Fiesta. O resultado não poderia ter sido melhor e o modelo segue firme na disputa pela vice-liderança do mercado contra o Hyundai HB20.

Popularíssima, a versão SE com motor de 1 litro é a que fez maior sucesso. Entre seus itens de série há ar-condicionado, direção elétrica, vidros dianteiros elétricos, rádio com USB e Bluetooth, limpador, lavador e desembaçador traseiros, chave canivete, maçanetas e retrovisores na cor do carro, painel com conta-giros e indicador de troca de marcha, portamalas com abertura elétrica e regulação de altura para coluna de direção. Vale a pena procurar pela versão SE Plus, que acrescenta vidros traseiros com acionamento elétrico e central multimídia Sync.

Mais segura, a versão de topo SEL conta com ESP, assistente de partida em rampa, ajuste de altura do banco do motorista, computador de bordo, faróis de neblina, lanternas escurecidas, grade dianteira com aplique cromado e rodas de liga leve aro 15.

Todas são embaladas pelo motor 1.0 TiVCT de três cilindros, com dois comandos de válvulas variáveis para render 80/85 cv (g/e). Bem distribuído em todas as faixas de rotação, o torque de 10,2/10,7 kgfm (g/e) chega às rodas dianteiras através de um câmbio manual de cinco marchas e relações bem escalonadas.

Quem gosta de acelerar deve optar pelo motor Sigma de 1.5 e 105/110 cv (g/e). O torque de 14,6/14,9 kgfm (g/e) o faz acelerar de 0 a 100 km/h em 11,4 segundos sem comprometer o consumo: ele faz 11,9 km/l na cidade e 15,3 km/l na estrada.

O Ka ficou mais equipado no mo-

delo 2016: a versão SE ganhou faróis de neblina e a SEL recebeu retrovisores com comando elétrico. Ambas com Isofix. Em 2018, chegou a nova versão S (sem vidros elétricos e sistema de som com Bluetooth) e a aventureira Trail, com suspensão elevada e pneus de uso misto. Levemente retocado, o modelo 2019 recebeu reforços estruturais na carroceria, coxins hidráulicos e a central Sync 3 com tela de 6,5" sensível ao toque, acionamento por voz e compatibilidade com Android Auto e Apple CarPlay.

Sob o capô, o novo motor Dragon 1.5 Ti-VCT, com três cilindros, potência de 128/136 cv (g/e), novo câmbio manual MX65 com dupla sincronização nas três primeiras marchas e opção de câmbio automático 6F15 de seis marchas. A versão Trail foi substituída pela FreeStyle (e seu inusitado painel marrom) e a refinada versão Titanium surgiu no topo da linha. **CAR**

ONDE O BICHO PEGA



CÂMBIO MANUAL Falha no atuador da embreagem pode resultar em arranhadas nas trocas rápidas, o que costuma ser solucionado com a troca do componente. Nos câmbios até 2018 às vezes é preciso trocar o conjunto de anéis sincronizadores.

COXINS Dificuldade no engate das marchas, trancos na partida do motor e vibração excessiva são sintomas de fim de linha para os coxins do motor usados até 2018. O ideal é sempre verificar a integridade das borrachas.

SUSPENSÃO O defeito mais conhecido é a folga nas hastes dos amortecedores, que provoca barulho e exige a substituição. Os problemas são agravados pelo desgaste das buchas de bandeja da suspensão dianteira e também nas bieletas (nas unidades com barra estabilizadora).

VENTOINHA Caso relativamente comum no 1.0 TIVCT: o eletroventilador perde o balanceamento original e começa a apresentar falhas de funcionamento que podem levar o motor a um superaquecimento. O reparo custa cerca de R\$ 500 (mão de obra e componente).

CABECOTE São muitos os casos de carbonização excessiva, situação que compromete o assentamento das válvulas e grande perda de torque e potência. A única solução é a remoção e limpeza do cabeçote, procedimento caro e trabalhoso.

A VOZ DO DONO

NOME: Léo Magno Tonetto
IDADE: 36 anos
PROFISSÃO: empresário
CIDADE: Canoas (RS)

O QUE EU ADORO

"Direção elétrica levíssima, perfeita para percursos urbanos. O motor 1.0 TIVCT surpreende pelo rendimento. Baixo custo de manutenção: peças muitas vezes mais baratas na concessionária."

O QUE EU ODEIO

"Irrita ter que acionar a embreagem para ligar o motor, que fica devendo maior fôlego nas retomadas. A falta do marcador de temperatura é falha grave e a suspensão traseira poderia ser mais eficiente."



Em 2019, o hatch recebeu reforços estruturais

PREÇO MÉDIO DOS USADOS* (TABELA KBB BRASIL)

MODELO	2015	2016	2017	2018	2019	2020
KA 1.0 12V	-	-	-	37.233	39.312	42.582
SE 1.0 12V	32.012	34.036	36.200	38.053	40.154	43.469
SE 1.5 16V	33.879	36.036	38.325	39.322	-	-
SE 1.5 12V AUTO	-	-	-	-	42.924	49.973
SE PLUS 1.0 12V	31.958	34.015	35.941	37.404	39.432	43.990
SE PLUS 1.5 16V	34.889	37.116	39.457	41.053	-	-
SE PLUS 1.5 12V MANUAL	-	-	-	-	44.446	49.559
SE PLUS 1.5 12V AUTO	-	-	-	-	47.076	51.028
SEL 1.0 12V	33.148	35.445	37.611	39.656	-	-
SEL 1.5 16V	35.616	37.078	40.338	42.043	-	-
FREESTYLE 1.5 12V AUTO	-	-	-	-	54.914	58.970
TITANIUM 1.5 12V AUTO	-	-	-	-	54.150	56.745

* VALORES EM REAIS CALCULADOS PELA KBB BRASIL PARA A COMPRA PELO PARTICULAR

PREÇO DAS PEÇAS

PEÇAS	ORIGINAL	PARALELO
PARA-CHOQUE DIANTEIRO	R\$ 610	R\$ 525
FAROL (cada lado)	R\$ 580	R\$ 450
PASTILHAS DE FREIO (jogo dianteiro)	R\$ 420	R\$ 150
DISCO DE FREIO (o par)	R\$ 480	R\$ 320
AMORTECEDORES (o jogo)	R\$ 1.280	R\$ 1.180

NÓS DISSEMOS



AGOSTO DE 2014 "O motor três-cilindros 1.0 é um dos destaques do projeto. [...] com variador de fase tanto nas válvulas de admissão como nas de escape [...]. Ao volante, o Ka tem um comportamento similar ao do HB20, com suspensão mais macia que a do Up! e direção [elétrica] que só perde em leveza para o Toyota Etios."

PENSE TAMBÉM EM UM...



HYUNDAI HB20 Ele tem porta-malas de 300 litros e o motor 1.0 turbo de três cilindros, com injeção direta e 120 cv. O acabamento é caprichado e há sempre quatro airbags de série. As versões mais caras adicionam central multimídia, ESP e partida sem chave. São cinco anos de garantia e baixos custos nas revisões.

A TODO VAPOR

Categoria de automobilismo que estreia em 2023 vai usar células de hidrogênio para alimentar os motores de seus carros

POR PAULO CAMPO GRANDE

Apesar de os críticos apontarem o dedo para as corridas automobilísticas como exemplos de atividades poluidoras e inseguras, são as competições que, ao longo da história, têm fornecido soluções para a redução da poluição e dos acidentes nas ruas. E vem aí uma nova categoria que vai contribuir muito para a mobilidade do futuro. Estamos falando da Liga Hyraze, que está em fase de desenvolvimento na Alemanha, com estreia prevista para 2023. A Hyraze terá carros elétricos movidos a hidrogênio, que é uma fonte de energia limpa, e a eletricidade consumida será gerada a bordo, por células de hidrogênio, um tipo de pilha que produz energia a partir da reação do hidrogênio com o ar (oxigênio).

A Hyraze, cujo nome vem das sílabas Hy (Hydrogen), Ra (Racing) e Ze (Zero Emission), é um projeto que envolve as empresas Schaeffler (células e componentes), ADAC e Dekra (segurança), HWA (engenharia), Federação Alemã de Automobilismo e WESA (World Esports Association). Esta última responde pelas competições digitais, isso porque a Hyraze terá sempre duas provas, uma física e outra virtual, para atrair não apenas os aficionados das disputas nas pistas, mas também das que ocorrem em plataformas eletrônicas.



HIDROGÊNIO VERDE

O hidrogênio é um gás que pode ser retirado de diferentes fontes. Para que sua produção seja livre de emissões, ele deve ser extraído da água (H₂O) por meio de eletrólise, processo químico que utiliza a corrente elétrica para separar o hidrogênio do oxigênio, e essa eletricidade deve vir de fontes renováveis.

PROTÓTIPO VERDE

A Liga Hyraze tem como meta fomentar a utilização de energia gerada a partir do hidrogênio pelos automóveis

MOTORES

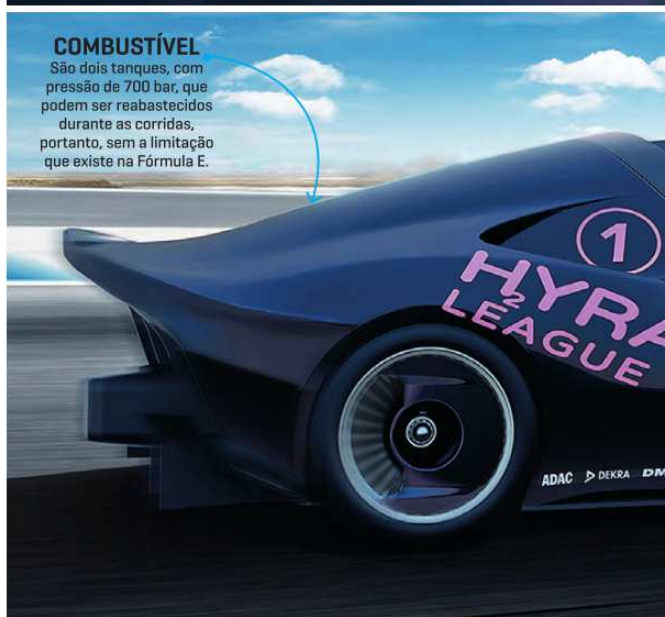
Quatro unidades, uma em cada roda, com potência total de 800 cv. Como o carro pesa cerca de 1.600 kg, a relação peso/potência fica em torno de 2 kg/cv.

PILHAS

Duas células que alimentam os motores com eletricidade produzida a partir de hidrogênio obtido por processos sem geração de poluentes.

COMBUSTÍVEL

São dois tanques, com pressão de 700 bar, que podem ser reabastecidos durante as corridas, portanto, sem a limitação que existe na Fórmula E.





CHASSI

Desenvolvido de fibra de carbono com flexibilidade nas áreas de impacto e alta rigidez nas regiões de proteção da cabine e dos tanques.

CARROCERIA

Feita de compostos de fibras naturais. Seu design tem pouco efeito aerodinâmico (downforce) para valorizar a pilotagem e aumentar a competitividade.



DIREÇÃO

Do tipo steer-by-wire, concentra não só a função de direção, mas também a de acelerador e freios, por meio de sinais eletrônicos.

FREIOS

O sistema é regenerativo e encapsulado, tendo todo o material particulado que libera aspirado para posterior descarte.

BATERIA

Uma bateria com a única função de acumular a energia que foi eventualmente gerada em excesso.

DESEMPENHO

VELOCIDADE MÁXIMA:
250 km/h

DE 0 A 100 KM/H:

menos de 3 segundos

TEMPOS DE VOLTA:

comparáveis aos de carros da categoria FIA GT3

Freios atuam de diferentes formas nos carros elétricos

FOTO ALEXANDRE BATTIBUGLI

FRENAGEM ELÉTRICA

Nos carros elétricos, os freios também são hidráulicos? - FÁBIO NATIVIDADE, SÃO PAULO (SP)

Assim como os veículos equipados com motores de combustão interna, os elétricos permanecem com o circuito de freio hidráulico, mas contam também com o freio regenerativo, onde o motor gerador que produz

a tração, durante a frenagem, atua como um dinamo, revertendo a energia cinética da frenagem em energia que fica armazenada na bateria do veículo. Segundo a engenheira Sílvia Lonbriller, conselheira da SAE Brasil,

que é especialista em freios, prioritariamente o freio regenerativo irá funcionar e o sistema eletrônico monitora se será necessário o complemento do freio hidráulico para acionar o sistema de fricção nas rodas.

Por que, em alguns modelos Chevrolet, os vidros dianteiros baixam um pouco quando uma porta é aberta?

- DANIEL UTSCH, SÃO PAULO (SP)

Alguns modelos equipados com vidros elétricos, e que possuem a função de alívio de pressão, movimentam os vidros para permitir que as portas sejam fechadas com mais facilidade. A abertura é pequena e temporária, segundo a General Motors.

Alívio de pressão facilita o fechamento das portas



FOTO CHRISTIAN CASTANHO

Faróis de milha ou neblina com lâmpadas queimadas podem gerar multa? - RAFAEL COIMBRA, IMIGRANTE (RS)

Segundo a Resolução 14/1998 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), os faróis de milha e neblina não são itens obrigatórios, tornando-se inválidos de multas. Itens principais obrigatórios, como faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela; luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela; lanternas de posição traseiras de cor vermelha; lanternas de freio de cor vermelha; lanternas indicadoras de direção dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha, são de responsabilidade do condutor mantê-los sempre funcionando em perfeito estado, sendo passível de multa aquele motorista que tiver o veículo com algum deles queimado.

FOTO: UNILAC/AC

As leis dispõem sobre os itens principais de segurança



QUATRO RODAS mede o nível de ruído dos carros que testa

FOTO: FERNANDO PERES

As fábricas seguem alguma Norma Brasileira (NBR) para avaliar ruídos no interior do veículo? Quais são os níveis máximos de pressão sonora que os veículos de passeio podem emitir em seu interior? - MÁRIO DE PEDER, SÃO PAULO (SP)

Quem esclarece este tema é o engenheiro Jonathan Marxen, mentor de tecnologia em sistemas autônomos da SAE Brasil. De acordo com ele, a legislação brasileira impõe diversas normas e limites para ruído externo, como, por exemplo, as NBR 15145, NBR 9714 e NBR 5483, motivada prin-

cipalmente pelo bem-estar da população em ambiente urbano.

Com relação a ruído interno, existe um procedimento internacional para a sua medição: a ISO 5128. No entanto, a legislação brasileira não impõe limites específicos. Cada fabricante adota seus próprios critérios, basea-

dos nas expectativas dos clientes de determinado produto e posicionamento da marca. Cabe destacar que, com relação a veículos comerciais (caminhões e ônibus), determinado cliente ou processo licitatório podem exigir um dado nível máximo de pressão sonora interna.



Produto pode ser usado em plástico, tecido, couro, vinil e até madeira

LIMPEZA PESADA SEM ESFORÇO

O detergente de lavagem a seco da DryWash limpa toda a área interna do veículo sem manchar ou escorrer pelo acabamento – POR FERNANDO GARCIA | FOTOS FERNANDO PIRES

Autoridades em saúde pública sugerem ficar em casa para evitar a propagação do coronavírus. Quando isso é impossível, ter um produto para higienizar o carro é importante, sobretudo nas partes mais suscetíveis a vírus como volantes, maçanetas e manoplas de câmbio. Foi pensando nesse mote que a DryWash desenvolveu o que ela classifica como o “primeiro detergente de limpeza a seco” para a parte interna de veículos: Ultra Limpador. Comercializado em frasco de 460 g, ele pode ser usado em superfícies de plástico, vinil, couro, tecido e até madeira, exceto lataria e vidros.

O que mais chama a atenção no primeiro contato com o produto é sua densidade concentrada, que evita escorrimento e desperdício. Uma pequena quantidade rende muito. Aplicamos o detergente no interior de um Honda Fit e de um BMW 325i que apresentavam muita sujeira.

Até o tecido do teto desses carros, que é bem sensível, foi limpo com tranquilidade e com resultado satisfatório. O importante, em relação a esse material, é usar um pano de algodão branco para ver quanta sujeira é extraída. Desse modo, evitamos esfregar demais, acreditando que ainda não ficou limpo. Outra dica é dobrar a flanela em duas ou quatro partes e aplicar pouca quantidade do Ultra Limpador e fazer movimentos de vai e vem, sem muito esforço. Em seguida, com o auxílio de uma toalha de microfibra, remover o excesso reali-

zando os mesmos movimentos e sem fazer força para não esgarçar o tecido. A mesma regrinha vale para materiais mais delicados, como veludo, couro, vinil e Alcantara.

Pode ficar tranquilo que não vai estragá-los. O agente químico por si só já age instantaneamente sobre a sujeira, poupando-o de ficar horas esfregando até removê-la por completo. Em manoplas de câmbio e de freio de estacionamento, maçanetas e até volantes, principalmente os de couro, onde costuma haver mais desgaste e sujeira, o produto deu um acabamento mais acetinado, conferindo uma aparência de novo.

Vendido ao custo de apenas R\$ 15,90 pelo site loja.drywash.com.br e em lojas credenciadas da rede de franquias DryWash, o detergente a seco tem ótimo rendimento e é uma boa alternativa para não ter de gastar R\$ 300 por um serviço básico de higienização interna.

AValiação

ULTRA LIMPADOR DRYWASH

Nota 10

O Ultra Limpador da DryWash limpou superfícies de maneira prática e instantânea e sem suar a camisa.

Preço: R\$ 15,90

Compra: loja.drywash.com.br



GORDURA LOCALIZADA

Aplicamos três desengordurantes em peças e ferramentas automotivas e constatamos qual foi o melhor – POR FERNANDO GARCIA | FOTO FERNANDO PIRES



O acúmulo de sujeira, como óleo, graxa e gordura em geral, pode emperrar suas ferramentas e atrasar seu trabalho. Para evitar isso, a solução é usar desengordurantes que removem esses contaminantes.

De acordo com o mecânico Junior Rios, da oficina Rios, de Mogi das Cruzes (SP), as marcas WD-40, Jet Street e Vonder se saíram bem no teste, mas fez um alerta para o Vonder: “Por ser muito alcalino, mesmo após a diluição, recomendo o usuário avaliar bem a peça a ser limpa para não danificar a ferramenta”, diz.

ESPECIALISTA

Nome: Junior Rios

Profissão: mecânico

Experiência: há 25 anos, junto com seu irmão e sócio Ricardo Rios, atua na oficina mecânica Rios Nacionais e Importados

1

VONDER [500 ML]

R\$ 23
carrefour.com.br

NOTA: 9,5

“É o único que sugere a diluição com água para três limpezas [pesada, 1:1 até 1:4; média, 1:16 até 1:32 e leve, 1:64 até 1:128]. Fiz uma solução de limpeza pesada, e removeu até a tinta de um dos elevadores aqui da nossa oficina. É um limpador que requer muita atenção. Por isso, o ideal é ler bem as instruções e ver quais tipos de materiais que se vai limpar. Muito eficiente.”

Pró: excelente rendimento e com opções de diluição
Contra: requer atenção às instruções

2

JET STREET [500 ML]

R\$ 16,99
jetstreet.com.br

NOTA: 8

“Não tem a possibilidade de diluir com água igual ao da Vonder, mas obtive um resultado imediato na limpeza. Espirre na sujeira, deixe agir por alguns minutos e verá toda aquela gosma de longos anos derreter. Depois, com a ajuda de uma escova ou pincel de detalhamento, a sujeira será removida por completo. Seu rendimento não é o mesmo que o do primeiro colocado.”

Pró: resultado excelente para sujeira mais pesada
Contra: custo/benefício intermediário em relação aos outros

3

WD-40 [946ML]

R\$ 53,80
miromi.com.br

NOTA: 7

“O desengraxante da WD-40 é excelente, mas voltado ao perfil hobista/entusiasta, que possui uma bancada em sua garagem, por exemplo, e curte limpar as ferramentas. Ele já vem pronto para uso e pode ser aplicado em diversos tipos de materiais, com muita sujeira ou mesmo graxa, só que, para limpeza pesada, como aquela graxa do nosso elevador, demandou maior quantidade de produto.”

Pró: resultado satisfatório para sujeira mais pesada
Contra: pior custo/benefício dos três



Marisangela: revenda disse que ela roda de forma inadequada



CUIDADO, FRÁGIL!

Proprietários de Compass e Toro reclamam do desgaste acentuado e da delaminação nos pneus Pirelli que equipam os modelos - POR WALDEZ CARMO AMORIM

Os problemas com os pneus Pirelli Scorpion verde all season aros 16, 17 e 18 que equipam o Jeep Compass e a Fiat Toro são motivo de reclamações, como relata o consultor de gestão Pedro Lima Júnior, de Nova Lima (MG), dono de um Compass Longitude diesel 2017: “Ao comprar o carro, notei que os pneus faziam muito barulho, reclamei na concessionária e eles trocaram um dos pneus em garantia”, diz Pedro. Pior que o ruído são os problemas de delaminação, fato relatado pelo aposentado Salvador Pereira Júnior, de Vilhena (RO), dono de um Compass Limited diesel 2019. “Com menos de 10.000 km, os pneus ‘escamaram’”, explica. “Na revenda Pirelli, disseram que o pneu não é o adequado para o carro e me recomendaram não usar os compostos em estradas de terra e nem em asfalto ruim”, conta. “Por fim, consegui trocar os dois pneus dianteiros por outros do mesmo modelo”, afirma Salvador.

A prática de colocar em dúvida como o proprietário usa os pneus é comum, como relata a dona de casa Marisangela Miglioni, de Vinhedo

(SP), dona de uma Toro Volcano diesel 2019. “Rodando apenas em compromissos diários, com 30.000 quilômetros rodados os pneus estavam se desfazendo. Ao procurar uma revenda Pirelli, informaram que utilizo os pneus de forma inadequada”, conta Marisangela.

Ao trocar os pneus por outros da mesma marca, o problema se repete, como relata o corretor de imóveis Lauriston Campos, de Ribeirão Preto (SP), dono de uma Toro Ranch diesel 2019. “Troquei os pneus com 3.500 quilômetros depois de escamarem.

O POVO RECLAMA

“Faço o rodízio, mantenho os pneus calibrados e utilizo nas ruas em bom estado, porém a banda de rodagem está acabando.”
Roberto Habermann, comerciante, Ribeirão Preto (SP), dono de Toro Freedom flex 2018

“Começaram a soltar pedaços e a concessionária me ofereceu pneus

novos, mesmo meu carro estando fora da garantia.”
Vinicius Iwamoto, servidor público, Araguaína (TO), dono de Compass Longitude flex 2017

“Os quatro pneus do meu Compass rasgaram, em situações normais de uso.”

Ricardo Blanco, procurador, Caxias do Sul (RS), dono de Compass flex 2017

Após 500 quilômetros, os pneus novos começaram a soltar pedaços. Na loja me disseram ser característica dos compostos”, lembra Lauriston.

A FCA diz que pneus são itens sujeitos a desgaste natural, que varia de acordo com o uso e a manutenção. A empresa afirma que identificou que não há relação entre os casos citados, pois são carros, modelos e versões distintas, inclusive com pneus de medidas diferentes. Mas diz que está em contato com os fabricantes dos pneus para, em conjunto, apurar as negativas de substituição sem custos e, se entender necessário, realizar nova análise e atendimento ao consumidor. A Pirelli, por sua vez, informou que contactou os proprietários e não identificou nenhum problema de fabricação. A fabricante afirma que o Scorpion Verde All Season está no mercado há nove anos e passou pelos testes mais rigorosos da indústria, garantindo, assim, a melhor performance e os mais altos padrões de segurança. Por fim, a Pirelli informa que uma eventual alteração na aparência dos pneus avaliados não interfere em questões de segurança do veículo e dos seus ocupantes.

GR



A CIÊNCIA DIRETO DA FONTE



Ciência, história, tecnologia, cultura e muito mais.
Mas de um jeito único, com narrativas inteligentes
e profundas, mostrando o que ninguém pensou
sobre aquilo que todos veem.

Assine **SUPER**
a partir de R\$ **5,88***/mês

*Oferta válida até 07/12/2020

OFERTA ESPECIAL
**BLACK
FRIDAY**



Acesse: abr.ai/super4
ou aponte a câmera do seu
celular para o código ao lado



JAPONESAS EM ALTA

Modelos das marcas orientais têm as maiores altas entre os negociados em duas plataformas de vendas



Os Honda estão entre os destaques

FOTO: DIVULGAÇÃO

Após a queda vertiginosa das vendas por causa da pandemia do novo coronavírus, o mercado está se recuperando aos poucos. Os negócios envolvendo veículos novos e usados vêm crescendo, e os modelos de origem japonesa foram os que registraram a maior procura em sites de vendas, como por exemplo OLX e Webmotors.

Apenas a OLX registrou alta de 46% em agosto nas vendas de modelos japoneses em relação ao mesmo mês de 2019. No geral, marcas como Honda, Toyota, Lexus, Nissan, Mitsubishi, Suzuki, Subaru e Mazda representaram 16% das buscas e 14% das vendas concretizadas pela OLX em agosto deste ano.

Os destaques ficaram com Honda e Toyota, que registraram 38 e 36%, respectivamente, da procura entre as marcas japonesas. As buscas por esses modelos também cresceram 29% em relação a agosto de 2019 e 16% em relação ao período pré-pandemia, considerados os meses de janeiro e fevereiro. E os modelos mais procurados

foram Honda Civic e Toyota Corolla, ambos com 18% das buscas na OLX. Entre as vendas concretizadas, o Corolla foi ligeiramente mais bem-sucedido, com 19% das vendas.

“Os modelos japoneses costumam se destacar pela confiabilidade, durabilidade e baixa manutenção, o que pode gerar uma ótima relação custo/benefício, adequada à realidade do consumidor neste momento”, diz Flávio Passos, diretor de Autos da OLX Brasil.

No Webmotors, embora as marcas mais procuradas ainda sejam Volkswagen e Chevrolet, a Honda vem em terceiro lugar nas buscas da plataforma. A marca japonesa teve a maior alta, de 51,1%, nas buscas no terceiro trimestre deste ano em relação ao mesmo mês de 2019. No entanto, entre os mais buscados, Toyota Corolla e Honda Civic dominaram os algoritmos do Webmotors. Os dois foram os modelos com maior número de propostas comerciais feitas diretamente pela plataforma, seguidos de perto pelo Honda Fit. **GR**

RANKING DE SETEMBRO

Os automóveis e comerciais leves mais vendidos do mês

COLOCAÇÃO	UNIDADES	VARIAÇÃO
1 FIAT STRADA	11.873	+1
2 CHEVROLET ONIX	11.709	-1
3 VW GOL	9.134	+1
4 HYUNDAI HB20	8.565	-1
5 FIAT ARGÔ	7.984	+1
6 CHEVROLET ONIX PLUS	7.082	+1
7 CHEVROLET TRACKER	6.403	+1
8 JEEP COMPASS	6.042	+1
9 FORD KA	5.955	+3
10 JEEP RENEGADE	5.748	=
11 FIAT TORO	5.580	=
12 FIAT MOBI	5.447	+2
13 HYUNDAI CRETA	5.402	=
14 VW T-CROSS	4.728	-9
15 NISSAN KICKS	4.025	+2
16 RENAULT KWID	4.009	+8
17 TOYOTA HILUX	3.578	+5
18 VW POLO	3.360	-3
19 TOYOTA COROLLA	3.336	=
20 FIAT UNO	3.324	+1
21 HONDA HR-V	3.314	-1
22 VW NIVUS	3.206	=
23 VW VIRTUS	3.179	=
24 CHEVROLET S10	3.149	+5
25 VW SAVEIRO	3.050	-8

+2 Posições em relação ao mês anterior

-2 Posições em relação ao mês anterior

= Mesma posição em relação ao mês anterior

* Primeira vez a aparecer no ranking

Pesquisa: Fenabrave

QUEM SAI



CITROËN C4 LOUNGE Lançado no Brasil em 2013, o C4 Lounge veio para substituir o antigo C4 Pallas na linha de sedãs da Citroën. O modelo era importado da Argentina, e ainda estava na antiga geração do C4, que já foi renovado na Europa. O sedã teve motores 2.0 aspirado e 1.6 turbo, com câmbio automático ou manual. A Citroën ainda não confirma, mas já não há unidades novas à venda.

RAIO X: KIA CERATO R\$ 94.990

PARA-BRISA
R\$ 1.188,02

RETROVISOR ESQUERDO
R\$ 654

AMORTECEDORES
DIANTEIROS (PAR)
R\$ 793

LANTERNA
TRASEIRA DIREITA
R\$ 817,71



PARA-CHOQUE
DIANTEIRO
R\$ 484,49

FAROL
ESQUERDO
R\$ 987,66

PASTILHAS DE FREIO
DIANTEIRAS
R\$ 118,22

PNEU 205/60 R16
R\$ 386
(Kumho ECSTA)

O Cerato ganhou uma bem-vinda nova geração lançada no início deste ano. O modelo tem visual mais atraente, com linhas elegantes e até toques esportivos, e chama bem mais atenção do que o modelo anterior. Por dentro, o acabamento é acima da média do mercado, com bancos de couro com aquecimento na versão mais cara. Aliás, só são dois catálogos oferecidos por aqui, o mais caro a R\$ 109.990. O motor é o único senão, com o conhecido 2.0 flex de até 167 cv e câmbio automático de seis marchas.

QUANTO CUSTA PARA MANTER?

REVISÕES ATÉ 60.000 KM	R\$ 5.009
SEGURO	R\$ 2.510
REDE DE CONCESSIONÁRIAS	130
DESVALORIZAÇÃO	23,6%

FOTOS: DIVULGAÇÃO

QUEM CHEGA



VW UPL MPI A Volkswagen deixou de oferecer a versão de entrada do Upl com motor 1.0 aspirado de 82 cv. Agora, o compacto é vendido apenas com motor turbo de 105 cv, sempre com câmbio manual. O Upl, aliás, continua em linha apenas com uma versão, a TSI 170 XTreme, vendida a R\$ 60.990. Com isso, o Gol assume o lugar de Volkswagen mais barato à venda no país.



VW AMAROK V6 258 CV A Volkswagen enfim começou a vender a versão mais potente da Amarok por aqui (veja teste na pág. 26). O V6 de 3 litros a diesel pulou de 225 cv para 258 cv. Na função overboost, a potência pode chegar a 272 cv por alguns segundos. Não há mudanças no visual e a picape retoma o título de mais potente do Brasil, até então com a Hilux V6. A versão mais cara, Extreme, chega a custar R\$ 259.440.



MERCEDES-BENZ GLB 200 O menor SUV da marca com sete lugares faz sua estreia no Brasil em versão única, a GLB 200 Launch Edition, vendida a R\$ 299.900. O modelo vem importado do México para concorrer com BMW X1 e Audi Q3. O motor é o mesmo da Classe A, com um 1.3 turbo de 163 cv sob o capô. Há faróis de led, central multimídia com tela de 10,25 polegadas, bancos de couro e muito luxo de série.

ENTENDA NOSSA TABELA



Tabela Preço sugerido pela fábrica para o pacote básico daquela versão, válido para São Paulo • **Desv.** variação (positiva ou negativa) entre o preço de tabela em junho de 2019 e o seminovo anunciado por lojistas em junho de 2020, divulgada pela kbb.com.br • **Câmbio** tipo e número de marchas do câmbio que equipa a versão • **AEB** frenagem autônoma de emergência • **SSS** sistema start-stop • **MM** central multimídia • **AB** número de airbags de série na versão • item de série • item opcional • - item não disponível • entre (parênteses) encontra-se o país de fabricação do carro

AGRALE 35 Concessionárias[54] 32388000

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SSS	MM	AB
Marruá 2.8 D MT 4X4 200 CD 150cv (BRA)	170.900	-15,7%	MTS	-	-	-	0
Marruá 2.8 D MT 4X4 300 150cv (BRA)	197.050	-18,4%	MTS	-	-	-	0

AUDI 50 Concessionárias[0800] 772834

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SSS	MM	AB
A3 Sedan 1.4 Prestige 150cv (BRA)	153.990	-	AT6	-			6
A3 1.4 Sportback 122cv (ALE)	179.990	-27,1%	AT6	-			6
A4 2.0 Prestige Plus 190cv (ALE)	205.990	-18,3%	DC17	-			6
A5 2.0 Sportback P. Black 252cv (ALE)	287.990	-24,4%	DC17	-			6
A6 Sedan Perform. V6 3.0 340cv (ALE)	479.990	-28,2%	DC17				6
A7 Sportback V6 3.0 340cv (ALE)	514.990	-28,1%	DC17				6
e-Tron Performance 408 cv (BEL)	531.990	-	AT1				10
e-Tron Perform. Black 408 cv (BEL)	571.990	-	AT1				10
Q3 1.4 Prestige 150cv (HUN)	204.990	-	DC16	-			6
Q3 1.4 Prestige Plus 150cv (HUN)	218.990	-	DC16	-			6
Q3 1.4 Black 150cv (HUN)	239.990	-	DC16	-			6
Q5 2.0 Prestige 252cv (MEX)	289.990	-24,2%	DC17	-			6
Q5 2.0 Prestige Plus 252cv (MEX)	339.990	-20,9%	DC17	-			6
Q5 Black 252cv (MEX)	357.990	-18%	DC17	-			6
Q7 3.0 TFSI Tiptronic quattro 340cv (ESL)	439.990	-	AT8	-			6
Q8 V6 3.0 Performance 340cv (ESL)	539.990	-20,5%	AT8				8
RS 4 Avant 450cv (ALE)	546.990	-18%	AT8	-			6
RS 5 Coupé 2.9 Turbo 450cv (ALE)	556.990	-19,5%	AT8	-			6
R8 Coupé 5.2 Perf. 610cv (ALE)	1.310.990	-	AT10	-			6
S Q5 3.0 354cv (MEX)	459.990	-11,7%	AT8				6

BMW 48 Concessionárias[0800] 7073578

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SSS	MM	AB
118i Sport Gp 140cv (ALE)	197.950	-25,3%	DC17	-			6
218i Gran Coupé 140cv (ALE)	205.950	-29,3%	DC17	-			6
320i Sport 184cv (ALE)	239.950	+9,5%	AT8	-			6
330i M Sport 258cv (ALE)	319.950	-11,5%	AT8				6
330e M Sport Plug-In Hyb. 252cv (ALE)	297.950	-	AT8				6
430i Cabrio Sport 252cv (ALE)	367.950	-11,9%	AT8	-			4
530e M Sport 252cv (ALE)	384.950	-13,4%	AT8				6
540i M Sport 340cv (ALE)	474.950	-18,5%	AT8				6
745Le M Sport 394cv (ALE)	583.950	-22,7%	AT8				6
13 BEV 170cv (ALE)	229.950	-22,2%	AT1	-			6
13 REX Full 170cv (ALE)	257.950	-24,3%	AT1				6
M135i Xdrive 306cv (ALE)	344.950	-20,5%	AT8				6
M2 Competition 410cv (ALE)	473.950	-14%	MT6				6
M5 600 cv (ALE)	775.950	-1,7%	AT8				6

X1 Sdrive 20i 6P 192cv (BRA)	221.950	-12,7%	AT8	-			6
X2 Sdrive 18i 136cv (ALE)	215.950	+12%	AT6	-			6
X2 M35i 306cv (ALE)	364.950	-8,7%	AT8				6
X3 Xdrive 20i Xline 184cv (EUA)	324.950	-12,5%	AT8				6
X3 Xdrive 30i Xline 252cv (BRA)	359.950	-4,7%	AT8				6
X3 M40i 360 Cv 360cv (BRA)	480.950	+10,2%	AT8				6
X3 M Competition 510cv (ALE)	638.950	-7,7%	AT8				6
X4 Xdrive 30i M Sport 252cv (BRA)	385.950	-2,4%	AT8				6
X4 M40i 360cv (BRA)	506.950	+8,8%	AT8				6
X5 Xdrive 45E 394cv (EUA)	507.950	-12,6%	AT8				6
X5 M50i Gas. 530cv (EUA)	628.950	-6,6%	AT8				6
X6 Xdrive 40i 340cv (EUA)	567.950	-14,5%	AT8				6
X7 M50i 530cv (EUA)	815.950	-13,8%	AT8				6
Z4 Sdrive30i M Sport 258cv (AUT)	364.950	-4,8%	DC18				4
Z4 M40i 340cv (AUT)	437.950	0,0%	DC18				6

BRM 1 Concessionária[11] 25778400

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SSS	MM	AB
M8 1.6 MT 69cv (BRA)	48.000	-	MT5	-	-	-	0
M8 Long 1.6 MT 69cv (BRA)	52.000	-	MT5	-	-	-	0
M11 1.6 MT 69cv (BRA)	58.000	-	MT5	-	-	-	0

CAOA CHERY 80 Concessionárias[0800] 7742379

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SSS	MM	AB
Arrizo 5 1.5 RT CVT 113cv (BRA)	76.490	-	CVT9	-	-		2
Arrizo 5 1.5 RTS CVT 113cv (BRA)	85.690	-	CVT9	-	-		6
Arrizo 6 1.5 TSX 150cv (BRA)	102.990	-	CVT9	-	-		6
Tiggo 2 Look 1.5 MT 113cv (BRA)	68.390	-	MT5	-	-		2
Tiggo 2 Look 1.5 AT 113cv (BRA)	72.390	-	AT4	-	-		2
Tiggo 2 Act 1.5 113cv (BRA)	79.990	-	AT4	-	-		2
Tiggo SX T 150cv (BRA)	93.990	-	DC16	-	-		2
Tiggo SX TXS 150cv (BRA)	107.990	-	DC16	-	-		6
Tiggo 7 TXS 150cv (BRA)	119.990	-	DC16	-	-		6
Tiggo 8 1.6TGD 187cv (BRA)	162.930	-	DC17	-	-		6

CHEVROLET 540 Concessionárias [0800] 7024200

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SSS	MM	AB
Bolt EV 153cv (EUA)	246.000	+0,6%	AT1				10
Camaro Cupé 6.2 461cv (CAN)	366.880	-13,1%	AT10	-			6
Camaro Cabriolet 6.2 461cv (CAN)	408.290	-20,8%	AT10	-			6
Cruze 1.4 Turbo Lt 153cv (ARG)	110.690	-24%	AT6	-			5
Cruze 1.4 Premier I 153cv (ARG)	115.990	-22,8%	AT6	-			6
Cruze 1.4 Premier II 153cv (ARG)	128.790	-27,2%	AT6	-			6
Cruze Sport6 1.4 Lt 153cv (ARG)	110.690	-19,3%	AT6	-			4

Cruze Sports Premier II 153cv [ARG]	129.790	-21,9%	AT6	-	✓	✓	6	488 GTB V8 3.9 670cv [ITA]	2.750.000	-34,9%	DC17	-	-	✓	4
Equinox 1.5 Lt 4X2 173cv [MEX]	142.790	-18,6%	AT6	-	✓	✓	6	812 Superfast V12 6.5 800cv [ITA]	4.200.000	-	DC17	-	-	✓	4
Equinox 2.0 Premier 262cv [MEX]	172.190	-26,5%	AT6	✓	✓	✓	6	Portofino V8 3.9 600cv [ITA]	2.400.000	-15%	DC17	-	-	✓	2
Joy 1.0 80cv [BRA]	56.890	-15,7%	MT6	-	-	-	2	FIAT 600 Concessionárias 08007071000							
Joy Plus 1.0 80cv [BRA]	61.090	-22,5%	MT6	-	-	✓	2	Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Montana 1.4 Ls 105cv [BRA]	75.490	-20,3%	MT5	-	-	-	2	Argo 1.0 MT 77cv [BRA]	53.990	-	MT5	-	-	-	2
Onix 1.0 1.0 80cv [BRA]	65.690	-15,6%	MT6	-	-	-	6	Argo Drive 1.0 77cv [BRA]	58.890	-	MT5	-	-	-	2
Onix 1.0 Turbo Lt 116cv [BRA]	74.590	-17,3%	AT6	-	-	✓	6	Argo Drive 1.3 109cv [BRA]	61.990	-	MT5	-	-	-	2
Onix 1.0 Turbo RS 116cv [BRA]	75.590	-	AT6	-	-	✓	6	Argo Trekking 1.3 109cv [BRA]	64.990	-	MT5	-	-	✓	2
Onix Premier 116cv [BRA]	78.690	-4,5%	AT6	-	-	✓	6	Argo Trekking 1.8 139cv [BRA]	69.990	-	AT6	-	-	✓	2
Onix Plus 1.0T 116cv [BRA]	70.290	-12,4%	AT6	-	-	-	6	Argo HGT 1.8 139cv [BRA]	74.990	-	AT6	-	-	✓	2
Onix Plus 1.0T LT 116cv [BRA]	69.890	-18%	MT6	-	-	✓	6	Cronos 1.3 109cv [ARG]	62.290	-	MT5	-	-	-	2
Onix Plus 1.0T LT 116cv [BRA]	78.690	-13,9%	MT6	-	-	✓	6	Cronos Drive 1.3 109cv [ARG]	65.790	-4,1%	MT5	-	-	✓	2
Onix Plus 1.0T Midnight 116cv [BRA]	81.390	-10,5%	AT6	-	-	✓	6	Cronos Drive 1.8 139cv [ARG]	73.990	-3,3%	AT6	-	-	✓	2
Onix Plus 1.0T Premier 116cv [BRA]	82.390	-10,5%	AT6	-	-	✓	6	Cronos Precision 1.8 139cv [ARG]	78.990	-7,5%	AT6	-	-	✓	2
Spin 1.8 LS 111cv [BRA]	79.390	-14,2%	MT6	-	-	-	2	Cronos HGT 1.8 139cv [ARG]	81.990	-8%	AT6	-	-	✓	2
Spin 1.8 LT 111cv [BRA]	82.950	-22,8%	MT6	-	-	✓	2	Doblo Essence 7L 1.8 132cv [BRA]	99.990	-	MT5	-	-	-	2
Spin 1.8 Premier 111cv [BRA]	95.390	-16,7%	MT6	-	-	✓	2	Doblo Cargo 1.8 132cv [BRA]	89.990	-	MT5	-	-	-	2
Spin 1.8 Activ5 111cv [BRA]	97.890	-14,9%	AT6	-	-	✓	2	Fiorino EVO 1.4 88cv [BRA]	70.990	-	MT5	-	-	-	2
Spin 1.8 Flex Activ7 111cv [BRA]	101.750	-13,3%	AT6	-	-	✓	2	Fiorino Hard Working 1.4 88cv [BRA]	81.090	-	MT5	-	-	-	2
S10 Chassi 2.8 Die. 4X4 200cv [BRA]	144.100	+24,3%	MT6	-	-	-	2	Grand Siena Attractive 1.0 75cv [BRA]	52.490	-	MT5	-	-	-	2
S10 Cd 2.5 4X2 Advantage 206cv [BRA]	125.390	+3,3%	MT6	-	-	✓	2	Grand Siena Attractive 1.4 88cv [BRA]	57.490	-	MT5	-	-	-	2
S10 Cd 2.5 Flex 4X2 LT 206cv [BRA]	141.990	-6,3%	AT6	-	-	✓	2	Grand Siena 1.0 75cv [BRA]	51.290	-	MT5	-	-	-	2
S10 Cd 2.5 Flex 4X2 LT 206cv [BRA]	146.790	-20,4%	AT6	-	-	-	2	Grand Siena 1.4 88cv [BRA]	55.790	-	MT5	-	-	-	2
S10 Cd 2.5 Flex 4X4 LT 206cv [BRA]	140.990	-10,8%	AT6	✓	-	✓	2	Mobi 1.0 Easy 75cv [BRA]	38.790	-13,2%	MT5	-	-	-	2
S10 Cd 2.5 Flex 4X4 LT 206cv [BRA]	156.690	-17,1%	AT6	✓	-	✓	2	Mobi 1.0 Like 75cv [BRA]	46.490	-10,9%	MT5	-	-	-	2
S10 Cd 2.8 4X4 D. LT 200cv [BRA]	187.590	-16,5%	AT6	✓	-	✓	2	Mobi 1.0 Trekking 75cv [BRA]	47.390	-	MT5	-	-	-	2
S10 Cd 2.8 4X4 D. LT 200cv [BRA]	206.190	-20,4%	AT6	✓	-	✓	2	Nova Strada 1.4 Endurance CS 88cv [BRA]	64.990	-	MT5	-	-	-	2
S10 Cd 2.8 4X4 High Country 200cv [BRA]	213.290	-13%	AT6	✓	-	✓	6	Nova Strada 1.4 Endurance CD 88cv [BRA]	75.990	-	MT5	-	-	-	2
Tracker 1.0 Turbo 116cv [BRA]	89.690	-	MT6	-	-	✓	6	Nova Strada 1.3 Freedom CS 109cv [BRA]	71.990	-	MT5	-	-	-	2
Tracker 1.0 Turbo LT 116cv [BRA]	95.890	-	AT6	-	-	✓	6	Nova Strada 1.3 Freedom CD 109cv [BRA]	79.290	-	MT5	-	-	-	2
Tracker 1.0 Turbo PoD 116cv [BRA]	70.000	-	AT6	-	-	✓	6	Nova Strada 1.3 Volcano CD 109cv [BRA]	82.290	-	MT5	-	-	✓	2
Tracker 1.0 Turbo LT 116cv [BRA]	97.290	-	AT6	-	-	✓	6	Toro 1.8 End. MT Flex 139cv [BRA]	100.990	-	MT5	-	-	-	2
Tracker 1.0 Turbo Premier 116cv [BRA]	105.490	-	AT6	-	-	✓	6	Toro 1.8 End. AT Flex 139cv [BRA]	108.990	-	AT6	-	-	-	2
Tracker 1.2 Turbo Premier 132cv [BRA]	121.290	-	AT6	✓	-	✓	6	Toro 2.0 End. D. 170cv [BRA]	141.990	-	AT9	-	-	-	2
Trailblazer Premier Diesel 2.9 200cv [BRA]	280.800	-12,1%	AT6	-	✓	✓	6	Toro 1.8 Fr. Flex 139cv [BRA]	120.990	-	AT6	-	-	✓	2
CITROËN 95 Concessionárias 08000118088								Toro 2.0 Fr. D. 170cv [BRA]	152.990	-	AT9	-	-	✓	2
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB	Toro 2.0 Volc. D. 170cv [BRA]	165.990	-	AT9	-	-	✓	2
Aircross 1.6 Live MT 118cv [BRA]	66.590	-17,3%	MT5	-	-	✓	2	Toro 2.0 Ranch D. 170cv [BRA]	171.990	-	AT9	-	-	✓	7
Aircross 1.6 Live AT 118cv [BRA]	79.990	-21,4%	AT6	-	-	✓	2	Toro 2.0 Ultra 4x4 D. 170cv [BRA]	173.990	-	AT9	-	-	✓	7
C3 1.2 Attraction MT 90cv [BRA]	62.090	-	MT5	-	-	✓	2	Uno 1.0 Drive 77cv [BRA]	49.740	-	MT5	-	-	-	2
C3 1.6 Attraction AT 118cv [BRA]	69.990	-15,3%	AT6	-	-	✓	2	Uno 1.0 Attractive 77cv [BRA]	48.590	-	MT5	-	-	-	2
C3 1.6 16V Urban Trail 118cv [BRA]	77.090	-12,6%	AT6	-	-	✓	2	Uno 1.0 Way 77cv [BRA]	52.740	-	MT5	-	-	-	2
C4 Lounge 1.6 Shine THP 173cv [ARG]	103.990	-27,9%	AT6	-	-	✓	6	Uno 1.3 Way 109cv [BRA]	56.740	-	MT5	-	-	-	2
C4 Cactus Live 1.6 MT 122cv [BRA]	75.090	-5,5%	MT5	-	-	✓	2	FORD 322 Concessionárias 08007033673							
C4 Cactus Live 1.6 AT 122cv [BRA]	89.990	-	AT6	-	-	✓	2	Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
C4 Cactus Feel 1.6 MT 122cv [BRA]	81.390	-8,9%	MT5	-	-	✓	2	Ecosport 1.5 SE MT 137cv [BRA]	80.490	-16,3%	MT5	-	-	✓	2
C4 Cactus Feel 1.6 AT 122cv [BRA]	96.990	-	AT6	-	-	✓	2	Ecosport 1.5 SE AT 137cv [BRA]	85.490	-	AT6	-	-	✓	2
C4 Cactus Feel Pack 1.6 122cv [BRA]	100.990	-	AT6	-	-	✓	2	Ecosport 1.5 Freestyle 137cv [BRA]	91.990	-	AT6	-	-	✓	2
C4 Cactus Shine 1.6 AUT. 173cv [BRA]	106.990	-	AT6	-	-	✓	6	Ecosport 1.5 Titanium 137cv [BRA]	102.490	-11,9%	AT6	-	-	✓	7
C4 Cactus Shine P. 1.6 AUT. 173cv [BRA]	115.990	-	AT6	✓	-	✓	6	Ecosport 2.0 Storm 4x4 176cv [BRA]	113.490	-20%	AT6	-	-	✓	7
DODGE 46 Concessionárias 08007037140								Edge ST V6 2.7 335cv [CAN]	331.950	-16,7%	DC18	✓	✓	✓	8
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB	Ka S 1.0 85cv [BRA]	50.690	-13,5%	MT5	-	-	-	2
Journey R/T 3.6 V6 GAS. 280cv [MEX]	149.900	-	AT6	-	-	✓	6	Ka SE 1.0 85cv [BRA]	51.590	-13,7%	MT5	-	-	-	2
FERRARI 1 Concessionária (11) 308701399								Ka SE 1.5 136cv [BRA]	66.390	-21,8%	AT6	-	-	✓	2
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB	Ka Freestyle 1.0 85cv [BRA]	61.590	-16,7%	MT5	-	-	✓	2
GTCA Lusso 690cv [ITA]	3.950.000	-	DC17	✓	-	✓	4	Ka Freestyle 1.5 136cv [BRA]	69.990	-20,4%	AT6	-	-	✓	4
488 Spider V8 4.5 570cv [ITA]	3.660.000	-26,7%	DC17	-	-	✓	4	Ka Sedan SE 1.0 85cv [BRA]	56.190	-16,9%	MT5	-	-	✓	2
								Ka Sedan SE 1.5 136cv [BRA]	62.990	-11,7%	MT5	-	-	✓	2

AUTOSERVIÇO | TABELA DE PREÇOS

Ka Sedan Titanium 1.5 136cv (BRA)	78.990	-17%	AT6	-	-	4
Mustang Black Shadow 468cv (EUA)	379.900	-29,3%	AT10	✓	-	6
Ranger XLS 2.2 4X2 D. 160cv (ARG)	152.090	-11,9%	AT6	✓	-	7
Ranger XLS 3.2 4X4 Storm 200cv (ARG)	180.390	-	AT6	✓	-	7
Ranger XL 2.2 4X4 D. 160cv (ARG)	154.390	-20,7%	MTS	-	-	3
Ranger Xls 2.2 4X4 At D. 160cv (ARG)	181.390	-16,3%	AT6	✓	-	7
Ranger Xlt 3.2 4X4 D. 200cv (ARG)	205.290	-15%	AT6	✓	-	7
Ranger Ltd. 3.2 4X4 D. 200cv (ARG)	222.490	-15,2%	AT6	✓	-	7
Ford Territory SEL 150cv (CHN)	179.900	-	CVT8	-	-	7
Ford Territory Titanium 150cv (CHN)	197.900	-	CVT8	✓	-	6

HONDA 219 Concessionárias 0800 70134 32

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Accord 2.0 Touring 256cv (EUA)	227.900	-17,1%	AT10	✓	✓	✓	8
City 1.5 Flex DX 116cv (BRA)	65.800	-14,4%	MTS	-	-	-	2
City 1.5 Flex Personal 116cv (BRA)	68.190	-16,8%	CVT	-	-	-	2
City 1.5 Flex LX 116cv (BRA)	78.300	-13,6%	CVT	-	-	-	2
City 1.5 Flex EX 116v (BRA)	84.200	-13%	CVT7	-	-	✓	2
City 1.5 Flex EXL 116cv (BRA)	90.000	-14,8%	CVT7	-	-	✓	6
Civic 2.0 Flex LX 155cv (BRA)	107.200	-	CVT7	-	-	✓	6
Civic 2.0 Flex Sport 155cv (BRA)	109.800	-8,5%	CVT7	-	-	✓	6
Civic 2.0 Flex EX 155cv (BRA)	118.000	-	CVT7	-	-	✓	6
Civic 2.0 Flex EXL 155cv (BRA)	124.000	-	CVT7	-	-	✓	6
Civic 1.5 Touring 176cv (BRA)	146.500	-	CVT7	-	-	✓	6
Civic Si 1.5 208cv (CAN)	184.900	-	MTS	-	-	✓	6
CR-V Touring 4WD 155cv (EUA)	209.900	-12,6%	CVT7	✓	✓	✓	6
Fit 1.5 Flex Dx 116cv (BRA)	64.100	-14%	MTS	-	-	-	2
Fit 1.5 Flex Personal 116cv (BRA)	68.190	-23,4%	CVT	-	-	-	2
Fit 1.5 Flex LX 116cv (BRA)	77.100	-11,6%	CVT	-	-	-	2
Fit 1.5 Flex EX 116cv (BRA)	83.000	-11,5%	CVT7	-	-	✓	4
Fit 1.5 Flex EXL 116cv (BRA)	88.200	-11,7%	CVT7	-	-	✓	6
HR-V 1.8 Flex LX 139cv (BRA)	99.100	-11%	CVT	-	-	-	2
HR-V 1.8 Flex EX 139cv (BRA)	106.700	-8,7%	CVT	-	-	-	4
HR-V 1.8 Flex EXL 139cv (BRA)	117.400	-11,2%	CVT7	-	-	✓	6
HR-V 1.5 Turbo Touring 176cv (BRA)	142.700	-17,6%	CVT7	-	-	✓	6
WR-V 1.5 Flex LX 116cv (BRA)	98.400	-	CVT	-	-	-	2
WR-V 1.5 Flex EX 116cv (BRA)	90.300	-8,3%	CVT	-	-	✓	4
WR-V 1.5 Flex EXL 116cv (BRA)	94.700	-11,4%	CVT7	-	-	✓	6

HYUNDAI 211 Concessionárias 0800559545

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Azera V6 3.0 261cv (COR)	271.900	-15,3%	AT8	✓	✓	✓	7
Creta 1.6 Attitude 128cv (BRA)	76.990	-19,6%	MTS	-	✓	-	2
Creta 1.6 Action 128cv (BRA)	81.990	-	AT6	-	✓	-	2
Creta 1.6 Limited 128cv (BRA)	101.990	-	AT6	-	✓	✓	2
Creta 2.0 Prestige 166cv (BRA)	110.990	-19,5%	AT6	-	✓	✓	6
HB20 1.0 Sense 80cv (BRA)	49.590	-11,2%	MTS	-	-	-	2
HB20 1.0 Vision 80cv (BRA)	53.590	-8,7%	MTS	-	-	-	2
HB20 1.0 Evolution 80cv (BRA)	56.590	-16,2%	MTS	-	-	✓	2
HB20 1.6 Vision 130cv (BRA)	61.590	-21,6%	MTS	-	-	✓	2
HB20 1.0T Evolution 120cv (BRA)	69.590	-20,5%	AT6	-	-	-	2
HB20 1.0T Sport 120cv (BRA)	72.590	-19,6%	AT6	-	-	✓	4
HB20 1.0T Diamond Plus 120cv (BRA)	76.590	-27,6%	AT6	✓	✓	✓	4
HB20S 1.0 Vision 80cv (BRA)	58.590	-17,9%	MTS	-	-	-	2
HB20S 1.0 Evolution 80cv (BRA)	61.590	-15,6%	MTS	-	-	-	2
HB20S 1.6 Vision 130cv (BRA)	66.590	-14,6%	MTS	-	-	-	2
HB20S 1.0T Diamond 120cv (BRA)	80.590	-21,4%	AT6	-	✓	✓	2
HB20S 1.0T Diamond Plus 120cv (BRA)	81.590	-13,8%	AT6	✓	✓	✓	4
HB20X 1.6 Vision 130cv (BRA)	65.590	-16,4%	AT6	-	-	-	2
HB20X 1.6 Diamond Plus 130cv (BRA)	79.590	-19,5%	AT6	✓	✓	✓	4
ix35 2.0 Flex AUT. GL 167cv (BRA)	118.200	-18,1%	AT6	-	-	✓	2

New Tucson 1.6 GLS 177cv (BRA)	150.990	-13,9%	DCT7	-	-	✓	6
Santa Fe V6 3.5 7 Lug. 4X4 280cv (COR)	293.300	-21%	AT8	-	-	✓	6

JAC 41 Concessionárias 08005228888

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Iev20 68cv (CHN)	139.900	-11,7%	AT1	-	-	✓	2
Iev40 115cv (CHN)	189.900	+4,9%	AT1	-	-	✓	2
Iev60 150cv (CHN)	229.900	-	AT1	-	-	✓	2
Iev330 P 150cv (CHN)	289.900	-	AT1	-	-	✓	2
T40 1.5 127cv (CHN)	73.990	-6,7%	MTS	-	-	✓	2
T40 1.6 136cv (CHN)	82.990	-7,6%	CVT6	-	-	✓	2
T50 1.6 136cv (CHN)	95.990	+13,1%	CVT6	-	✓	✓	2
T60 1.5 T 168cv (CHN)	111.990	-15%	CVT6	-	-	✓	2
T80 2.0 210cv (CHN)	149.990	-5%	DCT6	-	-	✓	6

JAGUAR 40 Concessionárias (11) 30611322

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
E-Pace 2.0 Pure P250 250cv (AUT)	277.950	-12,3%	AT9	-	✓	✓	7
E-Pace R0 S Pure P250 250cv (AUT)	299.950	-	AT9	-	✓	✓	7
E-Pace R0 Se P300 300cv (AUT)	329.950	-9%	AT9	-	✓	✓	7
F-Pace Prestige 2.0 250cv (ING)	369.950	-	AT8	-	✓	✓	6
F-Pace Prestige Diesel 2.0 250cv (ING)	394.950	-7,4%	AT8	-	✓	✓	6
F-Pace S 380cv (ING)	500.950	-8,6%	AT8	✓	✓	✓	6
F-Pace R-Sport 250cv (ING)	420.950	-9,3%	AT8	-	✓	✓	6
F-Type R-Dynamic 2.0 300cv (ING)	420.950	+3,8%	AT8	-	✓	✓	6
F-Type R-Dynamic 2.0 Cabrio 300cv (ING)	428.950	-2,5%	AT8	-	✓	✓	4
I-Pace SE Ev400 400cv (AUT)	508.950	-3%	AT1	-	✓	✓	6
XE R-Dynamique S 2.0 250cv (ING)	323.950	-0,6%	AT8	-	✓	✓	6

JEEP 190 Concessionárias 08007037150

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Compass Sport 2.0 Flex 166cv (BRA)	128.790	-18,2%	AT6	-	✓	✓	2
Compass Longi. 2.0 Flex 166cv (BRA)	142.490	-23,2%	AT6	-	✓	✓	2
Compass Longi. 2.0 D. 170cv (BRA)	180.990	-21%	AT9	-	-	✓	2
Compass L. 2.0 D. 170cv (BRA)	196.990	-22,2%	AT9	-	-	✓	7
Compass L. 2.0 Flex 166cv (BRA)	162.590	-20,1%	AT6	-	✓	✓	7
Compass Trailhawk 2.0 D. 170cv (BRA)	199.990	-18%	AT9	-	-	✓	7
Compass S 2.0 D. 170cv (BRA)	217.490	-17,2%	AT9	✓	-	✓	8
G. Cherokee L. D. 241cv (EUA)	389.990	-18,1%	AT8	✓	-	✓	7
Renegade Std 1.8 139cv (BRA)	81.590	-20,7%	AT6	-	✓	-	2
Renegade Sport 1.8 139cv (BRA)	96.790	-16,6%	AT6	-	✓	-	2
Renegade Longitude 1.8 139cv (BRA)	112.190	-20%	AT6	-	✓	-	2
Renegade Longitude 2.0 D 170cv (BRA)	149.890	-20,7%	AT9	-	-	✓	2
Renegade L. 1.8 139cv (BRA)	122.390	-17,2%	AT6	-	✓	✓	2
Renegade Trailhawk 4X4 Di. 170cv (BRA)	161.490	-13%	AT9	-	-	✓	7
Wrangler Sahara 2.0 Gas. 271cv (EUA)	259.990	-10,6%	AT8	-	-	✓	2

KIA 130 Concessionárias 08007711011

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Cerato 2.0 EX AT 167cv (MEX)	94.990	-23,6%	AT6	-	-	✓	6
Cerato 2.0 SX AT 167cv (MEX)	109.990	-15%	AT6	-	-	✓	6
Rio 1.6 LX 123cv (MEX)	69.990	-23,6%	AT6	-	-	✓	4
Rio 1.6 EX 123cv (MEX)	78.990	-20,5%	AT6	-	-	✓	4
Grand Carnival V6 3.3 270cv (COR)	369.990	-10%	AT6	-	-	✓	6
Sorento 2.4 4X2 174cv (COR)	199.990	-10,7%	AT6	-	-	✓	6
Sorento V6 3.5 4X4 280cv (COR)	274.990	-20,7%	AT8	-	-	✓	6
Stinger GT V6 3.3 Biturbo 380cv (COR)	349.990	-	AT8	✓	✓	✓	7
Sportage 2.0 16V LX Flex 167cv (MEX)	134.990	-15,6%	AT6	-	-	-	2
Sportage 2.0 16V EX Flex 167cv (MEX)	165.990	-9,1%	AT6	-	-	✓	2

LAMBORGHINI 1 Concessionária (11) 30613300

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Aventador S 740cv [ITA]	4.300.000	-	DC1	-	-	✓	6
Aventador S Roads. 740cv [ITA]	5.350.000	-48,7%	DC1	-	-	✓	6
Huracán 580cv [ITA]	2.300.000	-29,4%	DC1	-	-	✓	6
Huracán Spyder 580cv [ITA]	2.690.000	-29,9%	DC1	-	-	✓	6
Huracán Performante 640cv [ITA]	3.290.000	-	DC1	-	-	✓	6
Urus 650cv [ITA]	2.400.000	-18,7%	AT8	✓	-	✓	6

LAND ROVER 40 Concessionárias 08000122733

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Discovery V6 3.0 Td SE 258cv [ING]	476.950	-10,4%	AT8	✓	-	✓	6
Discovery V6 3.0 Td HSE 258cv [ING]	522.950	-9,6%	AT8	✓	-	✓	6
Discovery V6 3.0 Td HSE Lux. 258cv [ING]	578.950	-7,2%	AT8	✓	-	✓	6
Discovery Sport SE 2.0 240cv [BRA]	281.950	-21,2%	AT9	-	✓	✓	6
Discovery Sport R-Dyn. SE 250cv [BRA]	301.950	-13%	AT9	✓	✓	✓	6
Discovery Sport SE D. 180cv [BRA]	309.950	-9,5%	AT9	-	-	✓	6
Discovery Sport R-Dyn. SE D. 180cv [BRA]	329.950	-10,8%	AT9	✓	-	✓	6
R. Rover Evoque R-Dyn. SE 250cv [BRA]	323.950	-11,2%	AT9	✓	✓	✓	7
R. Rover Evoque R-Dyn. Hse 300cv [BRA]	369.950	-	AT9	✓	✓	✓	7
R. Rover Velar RD SE 2.0 300cv [ING]	461.950	-11%	AT8	✓	-	✓	6
R. Rover Velar RD HSE 2.0 380cv [ING]	551.950	-	AT8	✓	✓	✓	6
R. Rover Sport SE V6 3.0 306cv [ING]	529.950	-7,2%	AT8	✓	-	✓	8
R. Rover Sport HSE 3.0 Td V6 306cv [ING]	588.950	-20,6%	AT8	✓	-	✓	8
R. Rover Sport PHEV HSE 404cv [ING]	561.950	-18,5%	AT8	✓	-	✓	8
R. Rover Sport PHEV HSE Dy 404cv [ING]	601.950	-24,9%	AT8	✓	-	✓	8
R. Rover Vogue V6 3.0 D 258cv [ING]	727.950	-10,6%	AT8	✓	-	✓	8
R. Rover Vogue SE V8 4.4 D 340cv [ING]	862.950	-6,2%	AT8	✓	-	✓	8
R. Rover Vogue PHEV SE 404cv [ING]	768.950	-14,2%	AT8	✓	✓	✓	8
R. Rover Sv Autotelo. V8 5.0 550cv [ING]	916.950	-12,3%	AT8	✓	-	✓	8
R. Rover Sv Autotelo. PHEV 404cv [ING]	829.950	-17,2%	AT8	✓	✓	✓	8

LEXUS 9 Concessionárias 08007030206

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Es 300H 2.5 218cv [JAP]	311.990	-	AT6	✓	✓	✓	10
Nx 300H Dynamic 195cv [JAP]	277.990	-	AT6	-	✓	✓	8
Nx 300H F-Sport 195cv [JAP]	326.990	-1,5%	AT6	✓	✓	✓	8
Rx 450H Luxury 313cv [JAP]	445.990	-	AT6	✓	✓	✓	10
Lx 450H F-Sport 313cv [JAP]	454.990	-	AT6	✓	✓	✓	10
Rs 500H 299cv [JAP]	938.990	-	CVT	✓	✓	✓	14
Ux 250H Dynamic 181cv [JAP]	233.990	-10,8%	AT8	✓	✓	✓	8
Ux 250H Luxury 181cv [JAP]	266.990	-9,4%	AT8	✓	✓	✓	8

MASERATI 1 Concessionária (11) 30870199

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Ghibli V6 3.0 330cv [ITA]	590.000	-	AT8	-	-	✓	8
Granturismo Sport 4.7 V8 450cv [ITA]	1.150.000	-	AT6	-	-	✓	6
Levante S 3.0 V6 436cv [ITA]	770.000	-	AT6	✓	✓	✓	6
Levante Trofeo 3.8 V8 590cv [ITA]	1.700.000	-9,7%	AT8	✓	✓	✓	6
Quattroporte Gts V8 530cv [ITA]	1.450.000	-	AT8	-	-	✓	6

McLAREN 1 Concessionária (11) 34114999

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
540 C 540cv [ING]	1.550.000	-46,7%	DC17	✓	-	✓	4
570 S Coupé 570cv [ING]	1.800.000	-	DC17	-	✓	✓	4
570 S Spider 570cv [ING]	1.950.000	-	DC17	-	✓	✓	4
570 GT 570cv [ING]	1.850.000	-	DC17	✓	-	✓	4
600 LT Sport 600cv [ING]	2.980.000	-34,1%	DC17	✓	✓	✓	4
720 S 720cv [ING]	2.900.000	-32,9%	DC17	-	-	✓	4
720 S Sport 720cv [ING]	3.450.000	-26,8%	DC17	-	-	✓	4
GT 620cv [ING]	2.980.000	-22,9%	DC17	-	-	✓	4

MERCEDES-BENZ 55 Concessionárias 08007772834

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
A 200 Sedan Advance 163cv [ALE]	213.900	-1,1%	DC17	-	✓	✓	6
A 200 Sedan Style 163cv [ALE]	190.900	-1,4%	DC17	-	✓	✓	6
A 250 224cv [ALE]	257.900	-26,4%	DC17	✓	✓	✓	6
A 250 Vision 224cv [ALE]	249.900	+10,4%	DC17	✓	✓	✓	6
AMG A 35 306cv [ALE]	361.900	-	DC17	✓	✓	✓	6
AMG A 35 Sedan 306cv [ALE]	354.900	-	DC17	✓	✓	✓	6
AMG A 45 S 421cv [ALE]	434.900	-	AT8	✓	✓	✓	6
AMG C 63 S 510cv [ALE]	733.900	-9,9%	DC17	✓	✓	✓	6
AMG C 63 S Coupe 510cv [ALE]	745.900	-29,6%	DC17	✓	✓	✓	6
AMG CLA 45 S 421cv [ALE]	458.900	-	AT8	✓	✓	✓	6
AMG CLS S3 4Matic+ 435cv [ALE]	804.900	-17,5%	AT9	✓	✓	✓	6
AMG CLA 35 4Matic+ 306cv [ALE]	361.900	-9,9%	DC17	-	✓	✓	6
AMG E 63 S V8 4.0 612cv [ALE]	1.009.900	-7,4%	AT9	✓	✓	✓	6
AMG G 63 585cv [ALE]	1.409.900	-19,3%	AT9	✓	✓	✓	6
AMG GLC 43 3.0 367cv [ALE]	522.900	-	AT9	✓	✓	✓	6
AMG GLC 43 Coupé 3.0 367cv [ALE]	552.900	-	AT9	✓	✓	✓	6
AMG GLC 63 4.0 476cv [ALE]	687.900	-	AT9	✓	✓	✓	6
AMG GLC 63 S Coupé 4.0 476cv [ALE]	750.900	-	AT9	✓	✓	✓	6
AMG GT 63 S 639cv [ALE]	1.455.900	-0,8%	DC17	✓	✓	✓	6
C 180 Avantgarde 156cv [BRA]	237.900	-	AT9	-	✓	✓	6
C 180 Exclusive 156cv [BRA]	238.900	-34,2%	AT9	-	✓	✓	6
C 200 EQ Boost 197cv [BRA]	279.900	-	AT9	-	✓	✓	6
C 300 Cabrio 245cv [BRA]	405.900	-12%	AT9	-	✓	✓	6
E 300 Avantgarde 245cv [ALE]	417.900	-11,3%	AT9	✓	✓	✓	6
EQC 400 4Matic 408cv [ALE]	575.000	-24%	AT1	✓	✓	✓	6
GLA 200 Style 156cv [BRA]	207.900	-14,7%	DC17	-	✓	✓	6
GLA 250 Sport 211cv [BRA]	297.900	-	DC17	-	✓	✓	6
GLC 220D Enduro 194cv [ALE]	412.900	+9,6%	AT9	-	✓	✓	6
GLC 300 4M Coupé 258cv [ALE]	452.900	+9,9%	DC19	✓	✓	✓	6
GLE 400 d 4Matic 333cv [ALE]	581.900	+11,8%	DC19	✓	✓	✓	6

MINI 22 Concessionárias 08007073578

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Cooper 3P 136cv [ING]	149.990	-18,5%	DC17	-	✓	✓	6
Cooper S Top 3P 192cv [ING]	204.990	-15%	DC17	-	✓	✓	6
Cooper S Cabrio 192cv [HOL]	224.990	-15,8%	AT8	-	✓	✓	4
Cooper S SP 192cv [ING]	212.990	-13,8%	DC17	-	✓	✓	6
Cooper Se Couni. All4 192cv [ING]	249.990	+10,2%	AT8	-	✓	✓	6
Cooper JCW 231cv [ING]	229.990	-2%	AT8	-	-	✓	6
Cooper JCW Clubman All4 192cv [ING]	269.990	-28,6%	AT8	-	✓	✓	6
Cooper Countryman Excl. 136cv [ING]	176.990	-	AT6	-	✓	✓	6
Cooper S Countryman All4 136cv [ING]	219.990	-24,6%	AT8	-	✓	✓	6
Cooper JCW Cabrio 333cv [HOL]	249.990	-13,6%	AT8	-	-	✓	6

MITSUBISHI 152 Concessionárias 08007020404

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
ASX 2.0 GLS Awd 170cv [BRA]	112.990	-13,6%	CVT6	-	✓	✓	2
Eclipse Cross GLS 165cv [BRA]	136.990	-19,2%	CVT	-	✓	✓	6
Eclipse Cross HPE 165cv [BRA]	151.990	-19,4%	CVT	✓	✓	✓	6
Eclipse Cross HPE-S 165cv [JAP]	160.990	-17,1%	CVT	✓	✓	✓	6
Eclipse Cross HPE-S Awc 165cv [JAP]	168.990	-20%	CVT	-	✓	✓	6
L200 Triton 2.4 GLX Outdoor 190cv [BRA]	155.990	-11,2%	MT6	-	-	✓	2
L200 Triton 2.4 GLS Outdoor 4x4 190cv [BRA]	168.990	-13,3%	AT5	-	-	✓	2
L200 Triton 2.4 HPE Outdoor 4x4 190cv [BRA]	188.990	-12,1%	AT5	-	-	✓	2
L200 Triton 2.4 HPE-S Outdoor 4x4 190cv [BRA]	208.990	-11,6%	AT5	-	-	✓	7
L200 Triton Sport 2.4 GLS 190cv [BRA]	188.990	-	AT6	-	-	✓	2
L200 Triton Sport 2.4 HPE 4x4 190cv [BRA]	212.990	-	AT6	-	-	✓	7
L200 Triton Sport 2.4 HPE-S 4x4 190cv [BRA]	232.990	-	AT6	✓	-	✓	7
Outlander Sport 2.0 GLS 170cv [BRA]	122.990	-	CVT6	-	-	✓	2

AUTOSERVIÇO | TABELA DE PREÇOS

Outlander Sport 2.0 HPE AWD 170cv (BRA)	141.990	-	CVT6	-	-	✓	7
Outlander HPE 2.0 160cv (JAP)	170.990	-12,5%	CVT6	-	✓	✓	7
Outlander HPE-S 2.2 Diesel 160cv (JAP)	233.990	-7,9%	AT6	✓	✓	✓	7
Pajero Full 3.2 SP Diesel 200cv (JAP)	283.990	-10,1%	AT5	-	-	✓	6
Pajero Sport HPE 2.4 7P 190cv (TAI)	296.990	-	AT8	0	-	✓	7
Pajero Sport HPE-S 2.4 7P 190cv (TAI)	323.990	-	AT8	✓	-	✓	7

NISSAN 160 Concessionárias 0800011090							
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Frontier S 4X4 Mt 4.0 160cv (ARG)	163.190	-10,5%	MT6	-	-	✓	2
Frontier Attack 4X4 At D. 190cv (ARG)	184.100	-10,5%	AT7	-	-	✓	2
Frontier XE 4X4 At D. 190cv (ARG)	203.490	-8,8%	AT7	-	-	✓	2
Frontier LE 4X4 At D. 190cv (ARG)	223.370	-16,3%	AT7	-	-	✓	6
GT-R Premium 572cv (JAP)	900.000	-	ATZ6	-	-	✓	6
Kicks 1.6 S MT 114cv (BRA)	85.990	-14,8%	CVT	-	-	-	2
Kicks 1.6 S CVT 114cv (BRA)	93.890	-13,9%	CVT	-	-	-	2
Kicks 1.6 Sv CVT 114cv (BRA)	101.590	-16,2%	CVT	-	-	✓	2
Kicks 1.6 Sv Plus 114cv (BRA)	104.590	-	CVT	-	-	✓	2
Kicks 1.6 SL CVT 114cv (BRA)	111.990	-15,7%	CVT	-	-	✓	6
Kicks 1.6 SL Pack CVT 114cv (BRA)	114.390	-	CVT	-	-	✓	6
Leaf EV 198cv (JAP)	209.990	-21,8%	CVT	✓	-	✓	6
March 1.6 SV 111cv (BRA)	62.090	-20,6%	MT5	-	-	-	2
March 1.6 Sv CVT 111cv (BRA)	67.890	-20,3%	CVT	-	-	-	2
March 1.6 SL CVT 111cv (BRA)	69.990	-21,8%	CVT	-	-	✓	2
Sentra 2.0 S CVT 140cv (MEX)	67.990	-14,1%	CVT	-	-	-	2
Sentra 2.0 SV CVT 140cv (MEX)	96.990	-11,3%	CVT	-	-	✓	2
Sentra 2.0 SL CVT 140cv (MEX)	108.990	-21,9%	CVT	-	-	✓	6
Versa 1.6 Sense 114cv (BRA)	72.990	-	MT5	-	-	-	6
Versa 1.6 Sense 114cv (BRA)	77.990	-	CVT	-	-	-	6
Versa 1.6 Advance 114cv (BRA)	83.490	-	CVT	-	-	✓	6
Versa 1.6 Exclusive 114cv (BRA)	92.990	-	CVT	-	-	✓	6
Versa V-Drive 1.0 77cv (BRA)	58.990	-	MT5	-	-	-	2
Versa V-Drive 1.6 111cv (BRA)	62.990	-	MT5	-	-	-	2
Versa V-Drive SE 1.6 111cv (BRA)	69.690	-	CVT	-	-	✓	2
Versa 1.6 V-Drive Plus 111cv (BRA)	74.490	-	CVT	-	-	✓	2
Versa 1.6 V-Drive Premium 111cv (BRA)	79.490	-	CVT	-	-	✓	2

PEUGEOT 95 Concessionárias 08007032424							
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
208 Like 1.6 118cv (ARG)	65.990	-	MT5	-	-	-	2
208 Active 1.6 118cv (ARG)	77.990	-	AT6	-	-	✓	2
208 Active Pack 1.6 118cv (BRA)	82.490	-	AT6	-	-	✓	4
208 Allure 1.6 118cv (BRA)	89.490	-	AT6	-	-	✓	4
208 Griffe 1.6 118cv (BRA)	95.990	-	AT6	✓	-	✓	6
208 1.6 Allure 118cv (BRA)	82.990	-	AT6	-	-	✓	4
208 1.6 Allure Pack AUT. 118cv (BRA)	88.290	-18,8%	AT6	-	-	✓	4
208 1.6 Griffe AUT. 118cv (BRA)	97.290	-22,2%	AT6	-	-	✓	4
208 1.6 Griffe THP AUT. 173cv (BRA)	111.090	-15,3%	AT6	-	-	✓	6
3008 1.6 THP 18V Allure 165cv (FRA)	195.990	+0,7%	AT6	✓	✓	✓	6
3008 1.6 THP 18V Griffe P. 165cv (FRA)	212.190	+3,5%	AT6	✓	✓	✓	6
5008 1.6 THP 18V Griffe P. 165cv (FRA)	221.590	+3,7%	AT6	✓	✓	✓	6

PORSCHE 10 Concessionárias [11] 306195/44							
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
718 Boxster 2.0 300cv (ALE)	359.000	-12,7%	DC17	-	✓	✓	6
718 Boxster S 2.5 350 (ALE)	455.000	-0,8%	DC17	-	✓	✓	6
718 Boxster Gts 350cv (ALE)	465.000	-11,6%	DC17	-	✓	✓	6
718 Cayman 2.0 300cv (ALE)	339.000	-2,3%	DC17	-	✓	✓	6
718 Cayman S 2.5 350cv (ALE)	435.000	-12,4%	DC17	-	✓	✓	6
911 Carrera 3.0 AUT. 370cv (ALE)	569.000	-15,4%	DC17	✓	✓	✓	6
911 Carrera S (992) 450cv (ALE)	729.000	-8,6%	DC17	✓	✓	✓	6
911 Carrera S Cabr. (992) 450cv (ALE)	779.000	-8,5%	DC17	✓	✓	✓	6
911 Carrera 4S (992) 450cv (ALE)	769.000	-8,3%	DC17	✓	✓	✓	6

911 Carrera 4S Cabr. (992) 450cv (ALE)	819.000	-9,6%	DC17	✓	✓	✓	6
911 Turbo Coupé (992) 580 cv (ALE)	1.099.000	-	POK8	✓	✓	✓	6
911 Turbo Cabrio (992) 580 cv (ALE)	1.149.000	-	POK8	✓	✓	✓	6
911 Turbo S (992) 650 cv (ALE)	1.359.000	-	POK8	✓	✓	✓	6
Cayenne 340cv (ESL)	465.000	-9,7%	AT8	✓	✓	✓	6
Cayenne S 440cv (ESL)	555.000	-13,8%	AT8	✓	✓	✓	6
Cayenne Turbo V8 4.8 550cv (ESL)	765.000	-10,9%	AT8	✓	✓	✓	6
Cayenne E Hybrid 340cv (ESL)	459.000	-11,2%	AT8	✓	✓	✓	6
Cayenne Turbo S E-Hybrid 680cv (ESL)	950.000	-10,9%	AT8	✓	✓	✓	6
Cayenne Coupé 340cv (ESL)	499.000	-15,1%	AT8	✓	✓	✓	6
Cayenne Turbo S E-Hybrid 680cv (ESL)	950.000	-16,6%	AT8	✓	✓	✓	6
Macan 2.0 252cv (ALE)	339.000	-3,2%	DC17	✓	✓	✓	6
Macan GTS 380cv (ALE)	429.000	-17,3%	DC17	✓	✓	✓	6
Panamera 4S E-Hybrid 560cv (ALE)	649.000	-	POK8	✓	✓	✓	8
Taycan Turbo 625cv (ALE)	809.000	-	AT1	✓	✓	✓	8
Taycan Turbo S 761cv (ALE)	979.000	-	AT1	✓	✓	✓	8
Taycan Turbo 4S E-Hybrid 530cv (ALE)	649.000	-	AT1	✓	✓	✓	8

RAM 46 Concessionárias 08007037140							
Nome/Origem	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
2500 Laramie 6.7 4X4D. 385cv (MEX)	361.990	-	AT6	-	-	✓	6

RENAULT 295 Concessionárias 0800055615							
Nome/Origem	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Captur 1.6 Zen 120cv (BRA)	91.490	-14,8%	MT5	-	✓	0	4
Captur 1.6 Intense 120cv (BRA)	105.990	-13,8%	CVT6	-	✓	✓	4
Captur Bose 2.0 CVT. 120cv (BRA)	107.990	-13,8%	CVT6	✓	✓	✓	4
Duster 1.6 Zen 120cv (BRA)	78.990	-	MT5	-	✓	-	2
Duster 1.6 Zen CVT 120cv (BRA)	84.990	-	CVT6	-	✓	-	2
Duster 1.6 Intense 120cv (BRA)	95.290	-	CVT6	-	✓	✓	2
Duster 1.6 Iconic 120cv (BRA)	99.290	-	CVT6	-	✓	✓	2
Duster Oroch 1.6 Express 120cv (BRA)	76.290	-20,2%	MT5	-	-	-	2
Duster Oroch 1.6 Expression 120cv (BRA)	86.160	-24%	MT5	-	-	-	2
Duster Oroch 1.6 Dynam. 120cv (BRA)	87.990	-18,9%	MT5	-	-	✓	2
Duster Oroch 2.0 Dynam. 142cv (BRA)	89.990	-21,4%	MT5	-	-	✓	2
Duster Oroch 2.0 Dynam. 142cv (BRA)	106.900	-19,2%	AT4	-	-	✓	2
Kwid 1.0 Life 70cv (BRA)	38.690	-13,8%	MT5	-	-	-	4
Kwid 1.0 Zen 70cv (BRA)	45.790	-12,4%	MT5	-	-	-	4
Kwid 1.0 Intense 70cv (BRA)	47.790	-12,2%	MT5	-	-	✓	4
Kwid 1.0 Outsider 70cv (BRA)	49.290	-10,8%	MT5	-	-	✓	4
Logan 1.0 Life 82cv (BRA)	59.190	-16,6%	MT5	-	-	-	4
Logan 1.0 Zen 82cv (BRA)	61.890	-21,1%	MT5	-	-	✓	4
Logan 1.6 Zen 118cv (BRA)	69.090	-20,9%	MT5	-	✓	✓	4
Logan 1.6 Intense 118cv (BRA)	79.390	-20,7%	CVT	-	✓	✓	4
Logan 1.6 Iconic 118cv (BRA)	81.490	-15,2%	CVT	-	✓	✓	4
Sandero 1.0 Life 82cv (BRA)	55.990	-16,4%	MT5	-	-	-	4
Sandero 1.0 Zen 82cv (BRA)	58.790	-16,5%	MT5	-	-	-	4
Sandero 1.6 Zen 118cv (BRA)	65.890	-13,6%	MT5	-	✓	✓	4
Sandero 1.6 Zen 118cv (BRA)	74.390	-5,5%	CVT	-	✓	✓	4
Sandero 1.6 Intense 118cv (BRA)	76.390	-16,3%	CVT	-	✓	✓	4
Sandero 1.6 GT Line 118cv (BRA)	77.790	-21,3%	CVT	-	✓	✓	4
Sandero 2.0 R.S. 150cv (BRA)	79.190	-14,5%	MT6	-	✓	✓	4
Stepway Zen 118cv (BRA)	72.290	-12,8%	MT5	-	✓	✓	4
Stepway Intense 118cv (BRA)	82.390	-14%	CVT	-	✓	✓	4
Stepway Iconic 118cv (BRA)	84.390	-15,1%	CVT	-	✓	✓	4
Zoe Intense 92cv (FRA)	205.678	-18,7%	CVT	-	✓	✓	4

ROLLS-ROYCE 1 Concessionária 30785252							
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Cullinan 570cv (ING)	4.400.000	-	AT8	-	-	✓	8
Dawn 570cv (ING)	4.200.000	-	AT8	-	-	✓	8
Ghost Series II 570cv (ING)	3.200.000	-	AT8	-	-	✓	8
Wraith 624cv (ING)	3.600.000	-	AT8	-	-	✓	8

Phantom 570cv [JNG] 6.200.000 - AT8 - - 8

SUBARU 12 Concessionárias 0800551271

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Forester 2.0 16V 150cv [JAP]	173.900	-24,6%	CVT	✓	✓	✓	6
Outback 3.6 4X4 AUT 256cv [JAP]	205.900	-	CVT	✓	✓	✓	6
XV 150cv [JAP]	144.900	-11,8%	CVT	-	✓	✓	7
WRX 268cv [JAP]	188.900	-	MT6	-	✓	✓	6
WRX STI 310cv [JAP]	266.900	-	MT6	-	✓	✓	6

SUZUKI 56 Concessionárias 0800703380

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Jimmy 1.3 4X4 4ALL MT 85cv [BRA]	86.990	-10,8%	MTS	-	-	-	2
Jimmy 1.3 4X4 4Work MT 85cv [BRA]	82.990	-10,5%	MTS	-	-	-	2
Jimmy 1.3 4X4 4Sport MT 85cv [BRA]	94.990	-11,1%	MTS	-	-	-	2
Jimmy 1.3 4X4 4 Forest MT 85cv [BRA]	101.990	-	MTS	-	-	-	2
Jimmy Sierra 4X4 4Yo Mt 108cv [JAP]	113.990	-20%	MTS	-	✓	✓	2
Jimmy Sierra 4X4 AllGrip 108cv [JAP]	121.990	-	AT4	-	✓	✓	2
Jimmy Sierra 4X4 4Style At 108cv [JAP]	133.990	-25,7%	AT4	-	✓	✓	2
Scross 1.4 4Style AllGrip 4X4 146cv [JAP]	134.990	-21,9%	AT6	-	✓	✓	6
Scross 1.4 4Style S 4X4 146cv [JAP]	147.990	-24%	AT6	-	✓	✓	6
Vitara 4Sport 146cv [HUN]	134.990	-11,3%	AT6	-	✓	✓	7
Vitara 4Style 146cv [HUN]	142.990	-14,2%	AT6	-	✓	✓	7
Vitara 4You 146cv [HUN]	119.990	-	AT6	-	✓	✓	7

TOYOTA 216 Concessionárias 0800703206

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Camry V6 3.5 310cv [JAP]	276.990	-	AT8	-	✓	✓	7
Corolla 2.0 GII 177cv [BRA]	110.190	-11,1%	CVT	-	✓	✓	7
Corolla 2.0 Xel 177cv [BRA]	121.690	-16,1%	CVT	-	✓	✓	7
Corolla 2.0 Altis 177cv [BRA]	140.690	-6,7%	CVT	✓	✓	✓	7
Corolla 2.0 Hybrid Altis 101cv [BRA]	140.690	-3,8%	CVT	-	✓	✓	7
Corolla Hybrid Altis Prem 101cv [BRA]	148.390	-3,7%	CVT	✓	✓	✓	7
Etiós 1.5 X-Plus Manual 107cv [BRA]	63.590	-13,2%	MT6	-	-	-	2
Etiós 1.5 X-Plus At. 107cv [BRA]	69.290	-14,8%	AT4	-	-	-	2
Etiós Sedan 1.5 XPlus MT 107cv [BRA]	66.790	-13,5%	MT6	-	-	-	2
Etiós Sedan 1.5 XPlus AT 107cv [BRA]	72.690	-	AT4	-	-	-	2
Hilux Cd SR D. 4X4 177cv [ARG]	194.590	-14,7%	AT6	-	-	✓	3
Hilux Cd SR 2.7 Flex 4X2 163cv [ARG]	133.550	-11,7%	MT6	-	-	✓	3
Hilux Cd SR 2.7 Flex 4X2 AT 163cv [ARG]	138.750	-10,8%	AT6	-	-	✓	3
Hilux Cd SRV 2.7 F. 4X4 163cv [ARG]	164.800	-15,5%	AT6	-	-	✓	7
Hilux Cd SRV 2.8 D. 4X4 177cv [ARG]	211.140	-9,6%	AT6	-	-	✓	8
Hilux Cd 2.8 SRX D. 4X4 177cv [ARG]	229.140	-7,5%	AT6	-	-	✓	8
Hilux Cs 2.8 D. 4X2 177cv [ARG]	164.012	-	MT6	-	-	✓	3
Prius 1.8 Hybrid 123cv [JAP]	164.990	-	CVT	-	✓	✓	7
Sw4 2.7 SR 4X2 5 Lug. flex AT 163cv [ARG]	194.850	-13,3%	AT6	-	-	✓	3
Sw4 2.7 SRV 4X2 7 Lug. flex 163cv [ARG]	212.290	-11,1%	AT6	-	-	✓	3
Sw4 2.8 SRX 4X4 5 Lug. D. 177cv [ARG]	291.090	-8,6%	AT6	-	-	✓	7
Sw4 2.8 SRX 4X4 7 Lug. D. 177cv [ARG]	297.290	-6,8%	AT6	-	-	✓	7
Sw4 2.8 SRX Diamond 4X4 7 Lug. D. 177cv [ARG]	309.090	-5,7%	AT6	-	-	✓	7

YARIS 15 Concessionárias 0800703363

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Yaris 1.5 XLS DVT 110cv [BRA]	89.990	-10,4%	CVT	-	✓	✓	7
Yaris 1.5 XLS CVT 110cv [BRA]	84.790	-11,4%	CVT	-	-	✓	2
Yaris 1.5 X-Work CVT 110cv [BRA]	88.790	-10,7%	CVT	-	-	✓	2
Yaris 1.3 MT 103cv [BRA]	68.490	-18%	MT6	-	-	-	2
Yaris 1.5 XLS Plus CVT 110cv [BRA]	78.690	-16,8%	CVT	-	-	✓	2
Yaris Sed3 1.5 XL Live MT 110cv [BRA]	69.990	-17,3%	MT6	-	-	-	2
Yaris Sed3 1.5 XL Plus 110cv [BRA]	81.790	-15,8%	CVT	-	-	✓	2
Yaris Sed3 1.5 XLS 110cv [BRA]	93.790	-9,5%	CVT	-	✓	✓	7
Yaris Sed3 1.5 XS 110cv [BRA]	87.790	-9,9%	CVT	-	-	✓	2

TROLLER 20 Concessionárias 0800703363

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
T4 3.2 Diesel MT 200cv [BRA]	154.680	-10,8%	MT6	-	-	✓	0
TX4 3.2 Diesel AT 200cv [BRA]	170.540	-24,2%	MT6	-	-	✓	0

VOLKSWAGEN 540 Concessionárias 08001952775

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
Amarok S 2.0 Cs D. 4X4 Mt 140cv [ARG]	151.700	-19,5%	MT6	-	-	-	2
Amarok SE C 2.0 D. 4X4 Mt 180cv [ARG]	192.960	-18,1%	MT6	-	-	-	2
Amarok Comf. 2.0 C d D. 4X4 180cv [ARG]	210.450	-20,3%	AT8	-	-	✓	2
Amarok High. 2.0 C d D. 4X4 180cv [ARG]	228.880	-29,9%	AT8	-	-	✓	2
Amarok High. V6 3.0 C d 225cv [ARG]	234.690	-9,9%	AT8	-	-	✓	2
Amarok Extreme. V6 3.0 C d 225cv [ARG]	247.290	-14,4%	AT8	-	-	✓	2
Fox 1.6 Connect MT 104cv [BRA]	54.890	-16,5%	MT5	-	-	✓	2
Fox 1.6 Xtreme MT 104cv [BRA]	60.490	-15,9%	MT5	-	-	✓	2
Gol 1.0 MT 84cv [BRA]	53.050	-20,9%	MT5	-	-	-	2
Gol 1.6 MT 104cv [BRA]	59.650	-18,1%	MT5	-	-	-	2
Gol 1.6 16V AT 120cv [BRA]	71.790	-18,3%	AT6	-	-	-	2
Golf Gte 204cv [ALE]	199.990	-24,2%	DCT6	-	✓	✓	7
Jetta 1.4 Tsi Comfortline 150cv [MEX]	129.770	-16,2%	AT6	-	✓	✓	6
Jetta RLine 150cv [MEX]	137.280	-22,1%	AT6	-	✓	✓	6
Jetta GLI 230cv [MEX]	167.140	-23,6%	AT6	✓	✓	✓	6
Nivus 200 TSI Comfortline 128cv [BRA]	85.890	-	AT6	-	✓	✓	6
Nivus 200 Tsi Highline 128cv [BRA]	98.290	-	AT6	✓	✓	✓	6
Polo 1.0 Mpl MT 84cv [BRA]	59.490	-18%	MT5	-	-	-	4
Polo 1.6 Msi AT 117cv [BRA]	69.450	-16,1%	AT6	-	-	-	4
Polo 200 Tsi Comfortline 128cv [BRA]	78.190	-14,5%	AT6	-	-	✓	4
Polo200 Tsi Highline 128cv [BRA]	91.150	-11,8%	AT6	-	-	✓	4
Polo GTS AT 150cv [BRA]	107.750	-25,4%	AT6	-	-	✓	4
Saveiro Robust Cs 1.6 104cv [BRA]	59.190	-23,4%	MT5	-	-	-	2
Saveiro Trend Cs. 1.6 104cv [BRA]	70.990	-19,9%	MT5	-	-	-	2
Saveiro 1.6 Robust C d 104cv [BRA]	73.490	-15,9%	MT5	-	-	-	2
Saveiro Cross 1.6 16V C d 104cv [BRA]	93.590	-16,9%	MT5	-	-	✓	2
T-Cross 200 Tsi Sense 128cv [BRA]	69.990	-	AT6	-	-	✓	6
T-Cross 200 Tsi MT 128cv [BRA]	93.490	-16,3%	MT6	-	-	-	6
T-Cross 200 Tsi AT 128cv [BRA]	101.090	-15,1%	AT6	-	-	✓	6
T-Cross Comf. 200 Tsi 128cv [BRA]	114.390	-12,7%	AT6	-	-	✓	6
T-Cross High. 250 Tsi 150cv [BRA]	122.990	-10,3%	AT6	-	✓	✓	6
Tiguan Allspace 250 Tsi 150cv [BRA]	145.430	-2,1%	DCT6	-	✓	✓	6
Tiguan All. Comf. 250 Tsi 150cv [BRA]	173.410	-9,6%	DCT6	-	✓	✓	6
Tiguan RLine 350 Tsi 220cv [BRA]	210.880	-1,4%	DCT6	✓	✓	✓	6
Up! Xtreme 1.70 Tsi 105cv [BRA]	60.990	-10,1%	MT5	-	-	-	2
Virtus 1.6 Msi 117cv [BRA]	74.950	-14,7%	MT5	-	-	-	4
Virtus Comf. 200 Tsi 128cv [BRA]	84.950	-14,9%	AT6	-	-	✓	4
Virtus Highline 200 Tsi 128cv [BRA]	98.950	-10%	AT6	-	-	✓	4
Virtus Sense 128cv [BRA]	68.490	-	AT6	-	-	✓	4
Virtus GTS 150cv [BRA]	113.650	-25,1%	AT6	-	-	✓	4
Voyage 1.0 84cv [BRA]	61.890	-16,4%	MT5	-	-	-	2
Voyage 1.6 8V 104cv [BRA]	66.610	-20,7%	MT5	-	-	-	2
Voyage 1.6 16V 120cv [BRA]	71.790	-16,7%	AT6	-	-	-	2

VOLVO 36 Concessionárias 08007077590

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	SBS	MM	AB
S60 T4 Momentum 190cv [EUA]	209.950	-18,8%	AT8	✓	✓	✓	7
S60 T5 Inscription 254cv [EUA]	245.950	-14,9%	AT8	✓	✓	✓	7
S60 T8 RDesign 407cv [EUA]	295.950	-11,2%	AT8	✓	✓	✓	7
S60 T8 Polestar Eng. 407cv [EUA]	336.950	-17,2%	AT8	✓	✓	✓	7
S90 T8 Inscription Híbrido 407cv [CHN]	362.950	-	AT8	✓	✓	✓	7
XC40 T4 Momentum 190cv [BEL]	203.950	-27,9%	AT8	✓	✓	✓	7
XC40 T4 Inscription 190cv [BEL]	234.950	-19%	AT8	✓	✓	✓	7
XC40 T5 RDesign híbrido 262cv [BEL]	264.950	-26%	AT8	✓	✓	✓	7
XC60 D5 Momentum 235cv [CHN]	302.950	-4,7%	AT8	✓	✓	✓	7
XC60 T5 Momentum 254cv [CHN]	280.950	-21,3%	AT8	✓	✓	✓	7
XC60 T8 Momentum 407cv [CHN]	324.950	-1,2%	AT8	✓	✓	✓	7
XC60 T8 Inscription 407cv [CHN]	324.950	-8%	AT8	✓	✓	✓	7
XC60 T8 Polestar Eng. 407cv [CHN]	383.950	-17,8%	AT8	✓	✓	✓	7
XC90 T6 Momentum 320cv [SUE]	352.950	-3,7%	AT8	✓	✓	✓	8
XC90 D5 Inscription 2.0 235cv [SUE]	459.950	+2,5%	AT8	✓	✓	✓	8



A viagem de Porto Alegre (RS) até Limeira (SP) foi cheia de contratempos

Saga ao volante do Miura

Quando retirou o esportivo na fábrica, o jornalista, que chegou a ser preso, mal sabia o que o aguardava na viagem até a pista de testes

De todos os testes que fiz para a QUATRO RODAS, entre 1977 e 1986, o que mais ficou marcado foi o do Miura Targa, publicado em março de 1979. Imagino que nem em sonho, daqueles mais inspirados, eu viveria tudo o que aconteceu por causa do esportivo, que era fabricado em Porto Alegre (RS).

Viajei até o Sul com a missão de entrevistar o fabricante e trazer o carro para testar em nossa pista, em Limeira (SP). Fui recebido por ninguém menos que o próprio projetista do carro, Itelmar Gobbi, que nos deixou no último dia 23 de outubro, e seu sócio, Aldo Besson, falecido em 2011. De posse das informações, no dia seguinte iniciei a viagem que seria cheia de acontecimentos.

Tudo começou quando um chefe de polícia gaúcho cruzou o meu caminho. Era por volta de 7 horas da manhã, quando tentei ultrapassar o Corcel II particular que o policial (que até então eu não sabia que era

policial dirigia. Ele não quis abrir passagem e me fechou, quando tentei mudar de faixa, passando a fazer sinais para que eu parasse, exibindo um documento com uma larga faixa verde e outra amarela.

Naquela época a gente não tinha medo de assalto. Por isso, parei, expliquei quem eu era e o que estava fazendo e aparentemente ficou tudo bem. Poucos quilômetros à frente, fui parado novamente. Só que, desta vez, por um grupo de guardas rodoviários e o próprio policial condutor do Corcel II. Eles não quiseram conversa. Me levaram para a dele-

gacia da cidade mais próxima, que era Osório, a 90 km de Porto Alegre. Entrei na cidade escoltado por três carros e com um oficial sentado no banco do passageiro do Miura.

Aquele policial do início da viagem, que nunca procurei saber o nome, se comportava como se fosse o chefe. Por isso, não retruquei quando ele disse ao delegado que eu o desrespeitei com palavras, que tentei fugir em sua primeira abordagem e que não quis dar a minha carteira de motorista. A única acusação verdadeira foi a última, porque ele havia dito que a carteira ficaria com ele e eu deveria seguir a viagem para São Paulo sem o documento.

Durante o “interrogatório”, esse senhor chegou bem perto de mim e me olhou nos olhos dizendo que a minha cara não era nada estranha e, depois, ordenou aos policiais que vistoriassem o Miura e a minha bagagem. Não encontraram nada e, felizmente, também não colocaram

CHARLES MARZANASCO

Jornalista, trabalhou nove anos, como repórter na QUATRO RODAS, dez anos como assessor do piloto Ayrton Senna e 25 anos na Audi



coisa alguma em minha mala, como imaginei que pudesse acontecer naquele momento de medo.

Depois de uma hora de conversa, em que eu respondia só o que me perguntavam, o chefe disse ao delegado que eu podia ser liberado, mas somente após duas horas. E, antes de sair, me encarou novamente e falou, de modo que só eu escutasse, que eu havia dado muita sorte de ter ficado quieto, senão aquela história teria outro final.

Fiquei indignado com toda a situação e minha vontade era de fazer uma matéria relatando tudo o que havia acontecido. Meu tio Heitor Feitosa, jornalista mais experiente, me convenceu de que o melhor a fazer seria esquecer o ocorrido, certo de que aquele chefe de polícia, com toda a força que deveria ter, poderia me prejudicar.

Pode ser coincidência, mas chegamos à conclusão, eu e meu tio, de que ele havia feito aquilo justamente porque eu trabalhava na Editora Abril, a mesma casa da Veja, que meses antes havia denunciado arbitrariedades de um chefe do Dops (Departamento de Ordem Política e Social). Naquele tempo, nós vivíamos em plena ditadura militar.

Seja lá como for, naquele dia respirei aliviado e pude seguir com o Miura rumo à pista de testes. Não pense você, porém, que esse foi o único incidente da viagem. Eu tinha saído de Porto Alegre pensando

em chegar em Limeira à noite, para testar o carro no dia seguinte, e entregar a matéria escrita, no máximo, dois dias depois. Aquelas horas na delegacia, somadas a outras duas paradas em postos rodoviários, atrasaram meus planos. Fui parado porque o carro não tinha placas, só uma licença de deslocamento entre Porto Alegre e São Paulo e, além disso, como os guardas não conheciam o modelo, ainda me seguravam olhando o esportivo.

Acabei dormindo na estrada e, quando cheguei à capital paulista, por volta das 9 horas da manhã do dia seguinte, peguei o início da Rodovia Anhanguera e, mais uma vez, fui parado, no posto rodoviário que ficava bem no início da estrada.

O policial me perguntou para onde eu estava indo. Ele já tinha visto pela licença, que ficava no vidro lateral do Miura, e disse que o carro teria de ser apreendido porque não podia seguir até Limeira, já que tinha chegado a São Paulo.

Tentei argumentar que aquela detenção não podia ser feita porque ele mesmo não tinha deixado eu sair da capital paulista, já que o posto da Polícia Rodoviária estava no município de São Paulo. Ele falou que o que valia era a minha confissão dizendo que iria para Limeira e recolheu o Miura, que só consegui retirar dias depois, com a emissão de uma nova autorização que permitia rodar com o carro até Limeira.

Por causa desse atraso, perdi o prazo de fechamento da edição de fevereiro. Os contratemplos não terminaram com esse episódio, porém.

Na pista de testes, foi a vez de o carro aprontar, se revelando bem mais lento que a VW Brasília, veículo do qual o esportivo usava o motor. O Miura ficou quase 1 segundo atrás da perua nas provas de aceleração de 0 a 100 km/h. Eu não costumava revelar os tempos obtidos pelos carros de teste para os fabricantes antes de sua publicação, mas, naquele caso, achei melhor avisar o Aldo Besson, imaginando que o motor daquela unidade pudesse estar com algum problema.

Foi eu falar e ele enviou um preparamento para conferir a regulagem do motor e pediu que a medição de 0 a 100 km/h fosse feita por um piloto (que corria de JK em Interlagos). Com o motor revisado, o tempo do piloto foi meio segundo mais lento que o meu (que foi o publicado).

Não demorou para eu descobrir que a razão da lentidão do esportivo era o peso, 200 kg a mais que o da Brasília. Quando soube, o Aldo me explicou que, preocupado com a segurança, ele utilizava várias camadas de fibra de vidro na carroceria, mas, que dali em diante, diminuiria um pouco para o carro pesar menos e andar mais. Tempos depois, soube de outra providência: a fábrica suspendeu os empréstimos de carros. O teste de QUATRO RODAS foi o único com os Miura dessa safra.

Q&A

O policial chegou bem perto, me encarou, disse que minha cara não era estranha e mandou vistoriar o Miura e a bagagem



Página dupla de abertura: o teste do Miura foi publicado na edição 224, em março de 1979

Marcas registradas

Com bom humor e criatividade, designers espalham easter eggs por todas as partes dos veículos



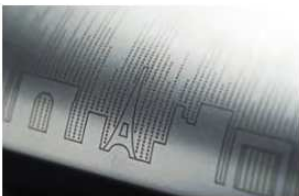
PEÇA-CHAVE

Feita de alumínio e com a base um pouco maior que a área de um cartão de crédito, a chave do Pagani Huayra reproduz a silhueta do carro. A chave eletrônica, igual à SmartKey dos Mercedes, tem também um pen drive [na foto não se vê, mas ele fica na parte inferior do capô].



BELA TACADA!

A versão GTi do VW Golf, que surgiu em 1976, abusou do direito de relacionar o nome do carro ao esporte, como no pomo da alavanca de câmbio, no formato de uma bola de golfe, que permaneceu na nova geração com câmbio manual de seis marchas.



CARRÃO POSTAL

Franceses são patriotas e a Citroën não hesitou em desenhar um skyline estilizado de Paris no vidro traseiro do hatch DS3, incluindo nele os principais cartões-postais da cidade, como o Arco do Triunfo, a Torre Eiffel e o Arco de La Défense.



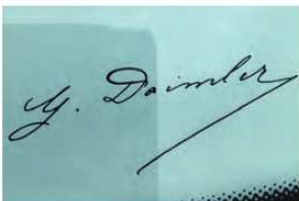
MAPA DA MINA

O Jeep Renegade parece um daqueles jogos de caça ao tesouro, no caso, aos easter eggs, que dependendo da versão podem chegar a 30. Um dos mais curiosos fica no fundo do console: o desenho de um mapa de trilhas off-road no deserto de Moab, Utah [EUA].



PADRÃO REPETIDO

A Jeep é famosa por criar e esconder os chamados "easter eggs". Acima, a empresa reproduziu sua famosa grade com sete aberturas, entre os limpadores de para-brisa, que, por sua vez, remetem aos faróis do carro, um modelo Wrangler 1987.



QUER UM AUTÓGRAFO?

O Mercedes Classe S tem, no para-brisa, a assinatura de Gottlieb Daimler, que, em 1890, fundou a Daimler-Motoren-Gesellschaft. Em 1926, esta se fundiu à Benz & Cie., originando a Daimler-Benz, que adotou o nome Mercedes-Benz como marca registrada.



COMANDOS MINIMALISTAS

O clássico emblema da inglesa Mini, formado por um par de asas que representa rapidez e liberdade de expressão, foi reproduzido no console do modelo Mini Cooper 2013, tendo o visor digital redondo ladeado pelos comandos horizontais.



IDENTIDADE VISUAL

Ao criar o Bentayga, primeiro SUV da Bentley, os designers inseriram todas as evidências de um legítimo representante da marca. Nas lanternas, observe o "B" alado, que ganha destaque quando aceso.



CAVALO INDOMADO

Nada mais icônico que um Mustang e, para fazer jus ao nome da raça do cavalo, em vez do oval da Ford, a marca adotou o famoso equino, que foi parar até na projeção de luz dos retrovisores do esportivo.



SINAIS DE NASCENÇA

Como menor SUV da Jaguar, o E-Pace traz um felino e seu filhote impresso no para-brisa, na projeção de luz dos retrovisores, além de impressões espalhadas dentro do carro que imitam a pele do animal.

ESCUTE



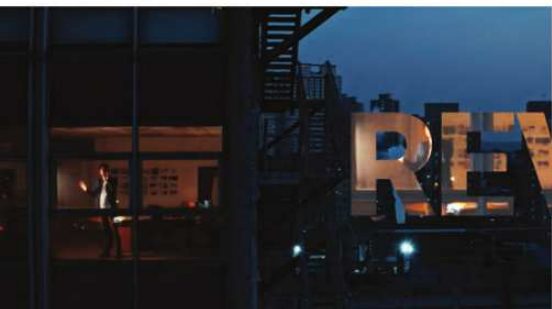
PROCURE

DESCUBRA



ESCREVA

PUBLIQUE



REVELE

veja
a
História
agora



RENAULT
Passion for life

DP2/17

Robusto, econômico e tetracampeão.

Renault KWID. Eleito pelo 4º ano consecutivo a Melhor Compra pela Revista 4 Rodas.

Baixo consumo de combustível, um bom pacote de equipamentos, pós-venda que não assusta, custo-benefício agressivo e baixo custo de peças e revisão. Estes foram apenas alguns dos motivos pelos quais a Revista 4 Rodas premiou o Renault KWID com o selo de Melhor Compra na categoria "Carros até R\$ 45 mil".

E o mais importante: **pelo 4º ano consecutivo.**

