

RODA **RIO**



TESTE COM O FURGÃO ELÉTRICO FORD E-TRANSIT



TESTE FIAT TORO VOLCANO T270



JEEP COMMANDER 2025 COM NOVAS VERSÕES "TOP" E MOTOR HURRICANE TURBO



NOVA ROYAL ENFIELD SUPER METEOR 650 ESTÁ EM PRÉ-VENDA



Na centésima octagésima sétima edição de **Roda Rio**, o **Destaque** é um teste da **Fiat Toro Volcano T270**, a versão mais equipada da picape intermediária com motor flex – as topo de linha vêm com um turbodiesel. O **Panorama** revela o **Jeep Commander 2025**, que chega com novas versões “*top*” movidas pelo motor Hurricane turbo a gasolina, apresentado no

Brasil no ano passado na picape Ram Rampage. O **CarNews** traz uma reportagem sobre as mudanças na linha 2025 do utilitário esportivo híbrido **GWM Haval H6**. O **TranspoNews** traz um teste com o furgão elétrico **Ford E-Transit** nas ruas paulistanas. E o **MotoNews** revela os atributos da nova **Royal Enfield Super Meteor 650**, que passa a ser montada em Manaus (AM) e está disponível em pré-venda. A edição tem ainda as notas temáticas de **CarMais**, **MotoMais** e **TranspoMais** e a editoria **Rio**, com assuntos automotivos cariocas e fluminenses.

Boa leitura!



ÍNDICE

Destaque: teste da Fiat Toro Volcano T270.....05

Panorama: Jeep Commander 2025.....14

CarNews: linha 2025 do GWM Haval H6.....20

CarMais.....24

TranspoNews: teste com o furgão elétrico Ford E-Transit.....31

TranspoMais.....38

MotoNews: Royal Enfield Super Meteor 650.....42

MotoMais.....45

Rio.....50



RODA RIO

Uma revista diferente - porque não tem igual!

EDITOR E JORNALISTA RESPONSÁVEL

LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA

(REG. PROF. 17.648/106/23)

FOTOGRAFIA E TRATAMENTO DE IMAGEM

LUIZA KREITLON

EDITORIAÇÃO

JULIANA KREITLON PEREIRA

SERVIÇOS EDITORIAIS

AGÊNCIA AUTOMOTRIX

CURTA A PÁGINA DA REVISTA RODA RIO

NO FACEBOOK, EM

WWW.FACEBOOK.COM/REVISTARODARIO

OU SIGA NO LINKEDIN, EM

WWW.LINKEDIN.COM/COMPANY/RODARIO

CELULAR/WHATSAPP: (21) 996452011



QUESTÃO DE ETIQUETA

A PICAPE INTERMEDIÁRIA FIAT TORO VOLCANO T270 TEVE SEU CUSTO-BENEFÍCIO MELHORADO COM A REDUÇÃO DE PREÇOS CAUSADA PELO LANÇAMENTO DA MÉDIA TITANO

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



Desde o seu lançamento, em 2016, a Toro é um sucesso de vendas. Posicionada entre as picapes compactas (Fiat Strada e Volkswagen Saveiro) e as médias com chassis de longarinas (Toyota Hilux, Chevrolet S10, Ford Ranger e Nissan Frontier), a picape intermediária produzida na cidade pernambucana de Goiana sempre teve no design um dos seus pontos fortes. Por conta disso, foram poucas mudanças estéticas em seus quase oito anos de mercado. A Volcano é a única configuração da Toro disponível com as duas opções de motor – o 1.3 turbo flex T270 e o 2.0 16V turbodiesel MultiJet II. Na prática, a Volcano com motor flex funciona como uma configuração intermediária da picape, já que as versões com motorização a diesel – Volcano, Ranch e Ultra – são mais caras e ocupam o topo da gama. Na linha 2024, apresentada em agosto do ano passado, a Volcano T270 ganhou uma nova grade mais ampla (que era exclusiva da

Ranch e da Ultra) e novos wheel fenders (as proteções plásticas em torno das caixas de rodas), além de passar a contar com o Fiat Connect Me como item de série.



Em março deste ano, com o lançamento da Titano – a nova picape turbodiesel média da Fiat que vem do Uruguai custando a partir de R\$ 219.990 –, a marca resolveu dar um desconto de R\$ 10 mil nas versões flex da Toro. Assim, o preço da Volcano Turbo 270 Flex – que já era considerada por muitos compradores a variante com o melhor custo-benefício da linha – agora começa em R\$171.990, se for na cor sólida Vermelho Colorado. As outras cores disponíveis – as metálicas Azul Jazz, Preto Carbon, Prata Billit e Granite Cristal, a perolizada Branco Polar e a especial Cinza Sting (a do modelo testado) – acrescem R\$ 2.490 à fatura. Em 2024, a picape da Fiat mantém uma média de 3.406 emplacamentos mensais e aparece como o décimo oitavo automóvel mais vendido do Brasil. É a terceira picape mais emplacada no país, superada somente pelas compactas Strada e Saveiro.

As dimensões da Toro seguem as mesmas para todas as versões: 4,94 metros de comprimento, 1,84 metro de largura e 1,67 metro de altura. Sua caçamba com 937 litros é capaz de carregar até 750 quilos nas variantes flex e uma tonelada nas a diesel, com 400 quilos de reboque. O visual externo

da linha 2024 preserva as características básicas da picape lançada em 2016. A grade com moldura cromada tornou-se mais ampla, mas os faróis em leds continuam divididos em duas partes, com a superior dividindo o trabalho entre luz de condução diurna e setas de direção. Os faróis de neblina, isolados na parte inferior do para-choque, também são em leds. O capô traz protuberâncias que ampliam a sensação de “*musculatura*” do conjunto. Na frente, o logo da marca fica centralizado, ladeado pela discreta Fiat Flag (uma micro-bandeira italiana estilizada) e sublinhado pelo para-choque bojudo com “*quebra-mato*” embutido em tom de aço escovado. Na traseira, as lanternas são em leds e a porta da caçamba permanece bipartida, com abertura lateral – a plaqueta “**Turbo 270**” identifica a motorização. A capota marítima é de série. As maçanetas externas são cromadas e as carenagens dos retrovisores, as molduras das janelas e a coluna central das portas são em preto. As rodas de liga leve de 18 polegadas calçam pneus 225/60 R18 On-Road. Um elegante rack com barras longitudinais e “*brake light*” em leds arrematam o teto. O opcional Design Black, que não estava no modelo testado, incorpora tonalidades escurecidas na grade, no “*overbumper*”, nas rodas, no rack de teto, nas molduras de vidros e de portas e nos logotipos “**Fiat**” dianteiro e traseiro.



A linha 2024 da Toro manteve as duas opções de motorização. O T270 Flex, o turbo bicomustível mais potente e de maior torque produzido no Brasil, gera 185 cavalos de potência com etanol a 5.750 rotações por minuto e torque de 27,5 kgfm a 1.750 rpm e é acoplado à transmissão de 6 velocidades. Seu sistema eletro-hidráulico permite o controle totalmente flexível da duração e da elevação das válvulas de admissão. O turbo de baixa inércia proporciona volume de ar reduzido entre o compressor e o coletor de admissão para oferecer uma resposta mais rápida. Todas as versões flex da Toro têm tração dianteira. Reservado às configurações mais caras da Toro, o propulsor Multijet II 2.0 16V turbodiesel tem 170 cavalos e 36,4 kgfm de torque, combinado ao câmbio automático de 9 marchas e à tração 4x4.



A Fiat Toro Volcano T270 traz de série sete airbags (dois laterais, dois de cortina, dois frontais e um de joelhos para o motorista), apoio de braço para os bancos dianteiros, abertura elétrica do bocal de combustível, ar-condicionado digital de duas zonas, capota marítima, sensor de ré, quadro de instrumentos digital, câmera de ré, assistente de partida em rampa e bloqueio eletrônico do diferencial ESC, volante de couro com borboletas para trocas de marcha, controlador de velocidade, luzes ambientes para a cabine, banco do motorista

elétrico, chave presencial, sensor de estacionamento dianteiro, carregador de celular por indução e retrovisores rebatíveis eletricamente. A picape vem com internet 4G nativa – por meio de um chip da TIM pago à parte – unido ao serviço Fiat Connect Me. Com o aplicativo instalado no smartphone, é possível conferir dados do computador de bordo e acessar a localização do veículo, ligar buzina e luzes – algo funcional para ajudar a encontrar a picape em um estacionamento grande. De fábrica, a Volcano T270 traz um multimídia com tela de 8,4 polegadas “*touchscreen*”, conectividade sem fio para Apple CarPlay e Android Auto, comandos de voz, Bluetooth, MP3, rádio AM/FM e entradas Aux e USB. A central multimídia vertical Uconnect de 10,1 polegadas “*touchscreen*” – presente no modelo avaliado – é um opcional parte do Pacote Tecnologia, que acrescenta ainda AEB (frenagem autônoma de emergência), LDW (aviso de saída de pista) e AHB (comutação automática do farol alto), somando R\$ 5.890 ao preço.



Estou com a Volvo rumo
ao **Zero Acidentes**

Adriano Benvenuti
Presidente da Transben

FUNCIONALIDADE EM ALTA



O acabamento do interior da Toro Volcano não transmite grande percepção de requinte, mas aparenta qualidade na montagem. Não é difícil de se encontrar uma boa posição para dirigir, graças à regulagem de altura e distância do volante e aos ajustes elétricos do banco do motorista. Os bancos frontais com forrações em couro sintético são confortáveis, no entanto, os de trás têm um encosto demasiadamente verticalizado – alguma inclinação tornaria as viagens longas mais agradáveis.

A cabine da picape oferece uma boa quantidade de porta-objetos, que possibilitam abrigar de forma eficiente celular, chaves, carteira e garrafas. Opcional, a vistosa central multimídia vertical Uconnect de 10,1 polegadas tem espelhamento para Apple CarPlay e Android Auto sem fio, comandos de voz, Bluetooth, MP3, rádio AM/FM, entrada Aux e porta USB e oferece interface com o usuário simples e intuitiva, facilitada pelos comandos no volante. Mostra ainda amplas imagens da câmera de ré.

IMPRESSIONES AO DIRIGIR

SEM VACILAÇÕES



O motor T270 entrega 180 cavalos (com gasolina) e 185 cavalos (com etanol) e o elevado torque de 27,5 kgfm está disponível já em 1.750 giros. Ou seja, há disposição de sobra na Toro Volcano T270. A entrada do turbo é perceptível, de 1.500 a 2 mil giros, e o câmbio automático Aisin de 6 marchas ajuda a

dar ao veículo um comportamento bastante “*esperto*”. Em uma velocidade estável de 120 km/h, o motor não passa das 2 mil rpm. Para quem gosta de exercer o controle do motor, acionar as marchas manualmente na alavanca do câmbio ou nos “*paddles shifts*” atrás do volante é uma opção. Com o torque disponível já em baixos giros, as ultrapassagens são facilitadas. A tecla Sport muda as respostas do câmbio, do pedal do acelerador e o peso da direção.



Na picape intermediária em monobloco da Fiat, as suspensões MacPherson na frente e multilink atrás ajudam a conferir um rodar equilibrado, mesmo em velocidades maiores e sem carga na caçamba, com baixo peso no eixo traseiro. O conjunto filtra bem as irregularidades do piso. Nos trechos sinuosos, as rolagens de carroceria são discretas e a carroceria sacoleja um pouco, mas é preciso radicalizar demais para que as assistências dinâmicas entrem em ação. Os pneus Pirelli Scorpion 225/60 R18 ajudam a manter a picape sob controle. A direção elétrica é um tanto leve em velocidades mais elevadas, porém, bastante confortável em manobras. Nas trilhas, como a tração da Volcano T270 é apenas frontal, é uma boa opção usar o TC+, que funciona como um bloqueio eletrônico do diferencial. Assistências como um piloto automático adaptativo (ACC) e um alerta de ponto cego fazem falta e seriam bem-vindos à versão.

FICHA TÉCNICA

FIAT TORO VOLCANO T270



MOTOR: DIANTEIRO, TRANSVERSAL, 1.332 CM³, QUATRO CILINDROS, 16 VÁLVULAS, COMANDO SIMPLES COM VARIADOR NO ESCAPE E MULTIAIR NA ADMISSÃO, INJEÇÃO DIRETA, TURBO, FLEX

POTÊNCIA: 180 CAVALOS (GASOLINA), 185 CAVALOS (ETANOL) A 5.750 RPM

TORQUE: 27,5 KGFM A 1.750 RPM

COMBUSTÍVEL: GASOLINA E ETANOL

TRANSMISSÃO: AUTOMÁTICA DE 6 MARCHAS

TRAÇÃO: DIANTEIRA

FREIO: ABS E ESC, DIANTEIROS COM DISCO VENTILADO E TRASEIROS COM TAMBOR

SUSPENSÃO: DIANTEIRA TIPO MACPHERSON COM RODAS INDEPENDENTES E BARRA ESTABILIZADORA, TRASEIRA TIPO MULTILINK COM RODAS INDEPENDENTES E BARRA ESTABILIZADORA

DIREÇÃO: ELÉTRICA PROGRESSIVA, COM PINHÃO E CREMALHEIRA

RODAS: LIGA LEVE DE 6.5 X 18 POLEGADAS

PNEUS: 225/60 R18 ON-ROAD

PESO: 1.670 QUILOS

CAPACIDADE DE CARGA: 750 QUILOS

DIMENSÕES: COMPRIMENTO DE 4,94 METROS, LARGURA DE 1,84 METRO, ALTURA DE 1,74 METRO E ENTRE-EIXOS DE 2,99 METROS

TANQUE DE COMBUSTÍVEL: 55 LITROS

PREÇO DA VERSÃO AVALIADA: R\$ 171.990 MAIS R\$ 2.490 PELA COR CINZA STING E R\$ 5.890 PELO OPCIONAL PACOTE TECNOLOGIA, TOTALIZANDO R\$ 180.370

NOVIDADE SOB O CAPÔ

JEEP COMMANDER GANHA NOVAS VERSÕES, INCLUSIVE DUAS COM O MOTOR HURRICANE TURBO A GASOLINA, APRESENTADO NO BRASIL NO ANO PASSADO NA PICAPE RAM RAMPAGE

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Primeiro Jeep desenvolvido no Brasil – no Polo Stellantis de Goiana, em Pernambuco –, o Commander ganha novas motorização e versões, mais tecnologia embarcada e uma opção de cinco lugares – além das tradicionais de até sete pessoas. O utilitário esportivo de grande porte, projetado a partir do médio Compass, apesar de ter menos de três anos de estrada, resolveu não ficar parado no tempo – mesmo não tendo, a rigor, um concorrente direto fabricado no Brasil. Os rivais do Commander são todos estrangeiros e de marcas de luxo – os Mercedes-Benz GLB e GLC, os Audi Q3 e Q5 e o Porsche Macan. Em termos de vendas, o SUV grande da Jeep não teve um desempenho deslumbrante, mas cumpriu com as metas previstas pela Stellantis. No ano passado, ficou na vigésima nona posição entre os automóveis no mercado brasileiro, com 19.874 unidades emplacadas. No primeiro trimestre de 2024,

manteve a média mensal com a venda de 3.217 exemplares de janeiro a março, caindo para trigésimo terceiro lugar.



A maior novidade do Commander 2025 vem guardada sob o capô, com a introdução do motor Hurricane turbo a gasolina nas duas versões topo de linha Overland e Blackhawk – com preço de R\$308.290 e R\$ 321.290, respectivamente. Ele entrega 272 cavalos de potência a 5.200 rotações por minuto e 40,8 kgfm de torque a 3 mil giros e trabalha acoplado à transmissão automática de 9 marchas e à tração 4x4. A família se inicia com as três configurações equipadas com o T270 bicom bustível, de 185 cavalos e 27,5 kgfm com câmbio automático de 6 marchas e tração 4x2, a Longitude – a novidade de cinco lugares –, com preço de R\$ 217.290, a Limited, a R\$ 240.990, e a Overland, a R\$ 262.990, e se completa com a Overland com o propulsor TC380 turbodiesel, de 170 cavalos e 38,7 kgfm com transmissão automática de 9 velocidades e preço de R\$298.290. Com exceção da versão de entrada Longitude, todas as outras têm até sete lugares.

De acordo com a Jeep, o motor 2.0 Hurricane turbo de quatro cilindros faz o Commander acelerar de zero a 100 km/h em sete segundos, podendo atingir 220 km/h, com consumo de 8 km/l na cidade e de 10,2 km/l na estrada. Todos os Commander passam a ser equipados com o sistema ADA (assistente ativo de direção),

combinado ao Lane Centering e ao ACC (piloto automático adaptativo), que permite ao carro fazer curvas de forma autônoma em vias sinalizadas enquanto mantém a velocidade pré-definida. O Commander passa a ser oferecido com cinco anos de garantia – estendida a partir de agora para todos os modelos da Jeep produzidos no Brasil (antes, era de três anos) – e assistência vinte e quatro horas em todo o território nacional. Quanto à capacidade de carga, o SUV grande tem 233 litros configurado para sete lugares, 448 litros para seis, 661 litros para cinco, 736 litros para quatro e 1.760 (até o teto) quando estão apenas o motorista e o passageiro da frente.



Toda a linha do Commander tem comutação automática dos faróis – por meio de uma câmera frontal identifica quando outros veículos se aproximam em sua direção, regulando a intensidade do farol de forma automática –, detector de fadiga do motorista, aviso de mudança de faixa - uma câmera no para-brisa ajuda a monitorar as marcações na pista e, em caso de desvio, o sistema emite alertas no painel e começa a corrigir a direção gradualmente -, aviso de colisão frontal com frenagem de emergência e detecção de pedestres e ciclistas, reconhecimento de placas de trânsito, monitoramento de pontos cegos e controle de tráfego cruzado traseiro. O Commander tem 4,76 metros de comprimento,

1,85 metro de largura, 1,72 metro de altura, 2,79 metros de distância de entre-eixos, 20,2 centímetros de altura mínima em relação ao solo, 21,7 graus de ângulo de entrada, 24,2 graus de ângulo de saída e 20,7 graus de ângulo de rampa.



Dentro, o Commander 2025 traz como novidade o banco do motorista com memória de posição, o Wi-Fi hotpost e o Alexa Integrada de série a partir da versão Limited. E mantém os assentos frontais com ajustes elétricos, o porta-malas com acionamento por botão e “*hands-free*”, o som premium Harman Kardon com tecnologia Fresh Air, a central multimídia de 10,1 polegadas com plataforma Adventure Intelligence+ e o quadro de instrumentos de 10,25 polegadas full-digital e HD. Nas duas variantes com o motor Hurricane, a tela do painel digital traz informações como pressão de admissão, força G, percentual de utilização da potência e do torque, velocímetro (digital e analógico) e conta-giros.

Da mesma forma que aconteceu na linha Compass, a Jeep aproveita o lançamento da gama 2025 do Commander para estreitar no Brasil sua linha esportiva, batizada de Blackhawk, se posicionando como “*top*” da família do SUV, com elementos exclusivos no design. Na aparência, a Blackhawk se diferencia das demais versões especialmente pelo acabamento escurecido em vários pontos, como nos logotipos, nas rodas de 19 polegadas, na nova grade dianteira com

acabamento Dark Chrome e nas pinças de freio na cor vermelha. No interior, a Blackhawk tem bordado nos bancos e acabamento especial no painel, com tratamento em suede preto e filme escurecido, além da cor cinza Sting Gray para a carroceria exclusiva da variante topo de linha.



Em termos de conteúdo, a gama Commander 2025 parte da Longitude, tendo direção com assistência elétrica progressiva, conjunto óptico Full-Led, cluster digital de 10,25 polegadas, multimídia de 10,1 polegadas, bancos em couro preto, abertura elétrica do porta-malas, rodas de 18 polegadas, espelhamento para Apple CarPlay e Android Auto sem fio, Jeep Traction Control+,

tecnologias de condução semi-autônoma nível 2 e som premium Harman Kardon de 450 Watts com nove alto-falantes e subwoofer. A Limited soma bancos e painel em couro e suede preto, monitoramento de ponto cego, carregador de smartphone sem fio e Adventure Intelligence com Alexa Integrada. A Overland T270 adiciona rodas de liga leve de 19 polegadas com pneus Seal Insidem, bancos em couro e suede marrom exclusivo, banco do motorista com memória de posição, teto solar panorâmico e molduras inferiores na cor do veículo, enquanto a Overland a diesel complementa com tração 4x4, modo 4x4 Low, seletor de terrenos, Hill Descent Control e Jeep Off-Road Pages. Já a versão Overland com motor Hurricane, assim como a Blackhawk, é equipada com sete airbags, pois acrescenta o de joelhos para o motorista aos dois frontais, dois laterais e dois de cortina das outras quatro configurações. A Overland **“top”** adiciona ainda em relação ao conteúdo da homônima a diesel as Performance Pages, que colocam as informações mais importantes para a condução diretamente no painel digital, nova grade frontal, rodas com novo design e saída dupla do escapamento, todos itens também constantes na Blackhawk.



RENOVAÇÃO DA IDENTIDADE

AS PRINCIPAIS NOVIDADES DO GWM HAVAL H6 ESTÃO NO NOME DAS VERSÕES E NA ATUALIZAÇÃO DOS RECURSOS DO CARRO VIA NUVEM DA INTERNET

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



A GWM Brasil apresentou a nova linha dos híbridos Haval H6, que continuam a ser importados da China enquanto a fábrica na cidade paulista de Iracemápolis não começar a produção local –, devendo isso ocorrer no segundo semestre de 2024. As três versões do SUV da marca chinesa não têm mudanças estéticas nem mecânicas, a não ser uma nova nomenclatura para as duas configurações iniciais, com o número relacionado à capacidade da bateria do modelo em “kWh” ligadas ao final do nome. Assim, a variante de entrada com tecnologia híbrida padrão passa a se chamar “**H6 HEV2**”, estando disponível com teto solar de série e preço de R\$ 214 mil. A híbrida plug-in (recarregável também na tomada) tem o nome agora de “**H6 PHEV34**”, com preço de R\$279 mil. Já a esportiva GT, igualmente plug-in, manteve a nomenclatura e sai por R\$ 319 mil. As três versões do Haval H6 somadas ficaram em

terceiro lugar nas vendas de março deste ano entre os híbridos no Brasil, com 1.105 unidades emplacadas, atrás do BYD Song Plus (1.405) e do Toyota Corolla Cross (1.135). O Haval H6 é vendido nas 72 concessionárias da rede autorizada da marca no país.



Outras novidades do H6 na linha 2025 ficaram concentradas no aprimoramento dos recursos e das funcionalidades ligadas ao conforto e à conveniência, via software. ***“As alterações na linha 2025 foram todas desenvolvidas com base nas sugestões dos nossos clientes, que recebemos por meio das concessionárias, dos canais oficiais de atendimento, das redes sociais e, principalmente, pelo nosso app My GWM”***, destacou André Leite, diretor de Produto e Marketing da GWM Brasil. Na linha 2025 do H6, os modos de condução foram otimizados e receberam uma nova opção. Aos modos **“Elétrico”** e **“EV”**, que utilizam exclusivamente o motor elétrico, e **“Prioridade EV”** ou **“Inteligente”**, combinando o uso do motor a combustão com o elétrico e priorizando a performance, foi acrescentado o **“HEV”**, privilegiando a economia de combustível.

Foi somada ainda à linha 2025 a regeneração de energia enquanto o ACC (controle de cruzeiro adaptativo) estiver ativado. O ACC é um sistema de condução semi-autônoma que atua a partir de sensores e radares para fazer o veículo manter-se

na velocidade programada e sempre dentro da faixa de rolamento. Os alertas sonoros agora também chegam com volumes menos intensos, assim como várias melhorias referentes à tradução para o português incorporadas ao Smart Cockpit.



Quem comprou qualquer uma das três configurações do Haval H6 do ano-modelo anterior receberá os mesmos recursos que foram adicionados à linha 2025. Com isso, os donos de um H6 terão à disposição todas as aprimoramentos da nova linha por meio da atualização Over the Air (OTA), ou seja, pelo “**update**” da nuvem da internet, com a vantagem adicional de o cliente não precisar comparecer a uma concessionária. A GWM lembra que existem dois tipos de tecnologia OTA: a primeira envolve somente o sistema de infoentretenimento, enquanto a segunda atualiza todos os dispositivos de controle de desempenho e segurança do veículo.

O agora Haval H6 HEV2 é indicado para quem precisa de um veículo para viajar grandes distâncias. Equipada com a tecnologia e-Traction, a versão de entrada do SUV híbrido conta com um motor a combustão 1.5 turbo e um elétrico. Juntos, produzem 243 cavalos de potência e 54 kgfm de torque. Já os dois H6 plug-in – o PHEV34 e o GT – usam o mesmo motor 1.5 turbo combinado a dois elétricos (um ligado a cada eixo), que produzem em conjunto 393 cavalos de potência e 77,7 kgfm

de torque. Posicionado no segmento de SUVs médios, o H6 concorre com as versões mais sofisticadas do Toyota Corolla Cross, do Jeep Compass, do Caoa Chery Tiggo 7 e do Volkswagen Taos. O modelo de entrada da GWM é vendido apenas em uma opção de acabamento, com o mesmo pacote de equipamentos e tecnologia das variantes plug-in, como condução semi-autônoma (ADAS – Advanced Assistance System) nível 2+.



Entre os itens de tecnologia e conforto, o H6 a partir da HEV2 tem controle remoto do veículo pelo celular, central

multimídia de 12,3 polegadas com espelhamento para Android Auto e Apple CarPlay sem fio, comandos por voz em português, ar-condicionado de duas zonas, bancos dianteiros elétricos com ventilação, seis airbags e porta-malas com abertura elétrica por sensor de presença. A carroceria do HEV2 está disponível em seis cores, todas inspiradas em pedras brasileiras – Azul Topázio, Marrom Citrino, Preto Hematita, Branco Ágata, Cinza Diamante e Vermelho Granada.

COLUNA SEMANAL SOBRE O UNIVERSO DOS AUTOMÓVEIS

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO

ESTRELA COM GRIFFE



A Mercedes-Benz Cars & Vans do Brasil se prepara para receber as primeiras unidades do Mercedes-AMG G 63 Grand Edition. Essa edição limitada destaca o status do off-roader de alta performance, que faz parte do portfólio da lendária família off-road desde 2002. Elementos de design únicos e cores especiais traçam uma linha direta do ícone do atual veículo ao primeiro modelo G de 1979. Pela primeira vez, a Grand Edition apresenta o logotipo “**AMG**” e a estrela da marca na cor Kalahari Gold Magno. O emblema da marca de alta performance está presente no capô na mesma cor especial. O novo Mercedes-AMG G 63 Grand Edition chega ao Brasil com todas as 16 unidades destinadas ao país já previamente vendidas, ao preço de R\$ 2.247.900 cada. O carro é equipado com motor 4.0 V8 com 585 cavalos de potência a 6 mil rotações por minuto e 85,4 kgfm de torque de 2.500 a 3.500 giros, acoplado ao câmbio AMG

Speedshift TCT 9G. Com isso, o Mercedes-AMG G 63 Grand Edition faz de zero a 100 km/h em apenas 4,5 segundos e pode chegar à máxima de 240 km/h, limitada eletronicamente.

NAS PEGADAS DA PICAPE



O novo Chevrolet Trailblazer chega em maio às concessionárias. O SUV 4x4 de até sete lugares segue os passos da nova S10 e conta com evoluções em design, mecânica e conforto. Outra herança da picape é a sofisticada versão High Country, que estreia no Trailblazer em substituição à Premier. Motor turbodiesel de nova geração, inédita transmissão automática de 8 marchas, tecnologias avançadas de conectividade e segurança são itens de série no novo SUV originado da S10. O novo Trailblazer passa a contar com painel digital integrado ao Chevrolet MyLink, botão de partida e carregamento de celular por indução. A General Motors promoveu ainda melhorias na suspensão e na coluna de direção e incluiu novos pneus e bancos com múltiplas densidades, para garantir um elevado nível de conforto e silêncio de rodagem. O novo Trailblazer é o terceiro dos seis lançamentos da Chevrolet previstos para 2024. Os preços da linha 2025 do SUV ainda não foram confirmados.

TOTALMENTE “MADE IN FRANCE”



A próxima atração elétrica da Peugeot na Europa será o e-5008, um SUV de grande porte com espaço para até sete pessoas e autonomia de 660 quilômetros. De acordo com a marca pertencente à Stellantis, o e-5008 beneficia-se da plataforma STLA Medium e de uma bateria para atender às necessidades dos clientes que procuram um SUV grande com design assertivo, interior acolhedor e desempenho elétrico eficiente. O novo e-5008 estará à venda no segundo semestre deste ano na Europa, com uma gama tendo como base dois níveis de acabamento, Allure e GT, com três opções de trem elétrico - 210 cavalos, 230 cavalos de longo alcance e 320 cavalos Dual Motor com tração nas quatro rodas -, assim como tecnologia híbrida leve de 48V com 136 cavalos e plug-in com 195 cavalos. Em termos de produção, o e-5008 será fabricado totalmente na França. Seu motor elétrico será produzido pela joint-venture Stellantis-Nidec em Trémery, enquanto a caixa de câmbio será fabricada pela Stellantis em Valenciennes e as baterias da ACC feitas em Douvrin Billy-Berclau, todas na França. A ACC é uma joint-venture entre a Stellantis, a Mercedes e a Saft dedicada ao projeto e à fabricação de baterias automotivas de alta tensão.

NA CHINA



Os fãs do Mini têm bons motivos para aguardarem pelo décimo oitavo Salão do Automóvel de Pequim, previsto para ocorrer de 25 de abril a 4 de maio. Tudo porque a Mini apresentará a nova geração da família do icônico “*carrinho*” no Centro Internacional de Exposições da China. Como parte do tema do salão - “**Nova Era, Novos Carros**” -, a marca britânica pertencente ao BMW Group estará promovendo a estreia mundial do Mini Aceman. Com seu conceito de veículo autônomo e totalmente elétrico, o Aceman ficará posicionado entre o Cooper e o Countryman. Um dos destaques do novo Aceman será o visual, com a Mini oferecendo várias possibilidades de personalização, incluindo rodas, adesivos e acessórios. Em termos de potência, o Aceman terá versões com 181 e 218 cavalos, no entanto, a marca britânica não divulgou quais serão as autonomias das variantes. Como tudo é gigante no país asiático - ao contrário do Mini -, o Auto China é realizado em Pequim a cada dois anos desde 1990 em mais de 200 mil metros quadrados de espaço.

NOVO DIESEL NA PRAÇA



Maior distribuidora de combustíveis do Brasil, a Vibra Energia anuncia o lançamento do novo diesel Petrobras Grid, uma nova geração para veículos de todos os portes, desde picapes e SUVs a ônibus, caminhões e até maquinários. O diesel Grid traz embarcada a tecnologia Tecno 3, com uma seleção de aditivos que agregam propriedades não existentes no diesel comum. Entre os benefícios, o abastecimento com o diesel Grid oferece mais limpeza, proteção e economia, por contribuir para um menor gasto com a manutenção do motor. A nova aditivação foi desenvolvida exclusivamente para o produto com detergente, dispersante e antioxidante, que ajuda a aumentar a vida útil do propulsor, espaçando as revisões, reduzindo trocas de peças e limpezas de filtro. Conforme a Vibra, o novo diesel tem 92% menos de oxidação em comparação ao diesel comum, sua ação antiferrugem evita a corrosão em todas as partes metálicas do sistema de alimentação de combustível, mantém os sistemas de injeção e de combustão limpos, contém aditivos de alta tecnologia com ação anti-espumante e reduz a formação de espuma no tanque do veículo durante o reabastecimento. A Vibra detém a licença de uso

da marca “**Petrobras**”, formando uma rede com 8,3 mil postos de combustíveis em todo o Brasil. As franquias da Vibra Energia para o segmento são as lojas de conveniência BR Mania e os centros de lubrificação automotiva Lubrax+

ÍCONE NA PASSARELA



Um dos ícones da esportividade mundial, o Ford Mustang completou 60 anos de produção. Para celebrar a história - em parceria com o Mustang Clube de São Paulo -, o Dream Car Museum de São Roque criou uma ala inteira dedicada ao “**pony car**”. São 25 exemplares que compõem uma linha do tempo, mostrando as evoluções de design e tecnologia. Essas raridades poderão ser vistas até 10 de maio no setor de exposições temáticas, localizado no Centro de Eventos, no segundo pavimento do prédio principal do museu. Conhecido pelo seu design e alto desempenho, o Mustang foi lançado em 17 de abril de 1964, com opções de motores de seis cilindros, de 102 cavalos, e V8, com 274 cavalos. Seu nome foi inspirado nos cavalos selvagens que habitavam os Estados Unidos. No Brasil, o número de entusiastas do Mustang não para de crescer. Desde que o modelo foi lançado oficialmente pela Ford no mercado nacional, em março de 2018, foram

vendidas mais de 2.500 unidades. O ingresso para visitação aos 60 anos do Mustang em São Roque custa R\$ 76 ou pode ser adquirido pelo site www.dreamcarmuseu.com.br.

APOORTE DE PESO



A Honda Automóveis do Brasil fará um novo ciclo de investimento estratégico em sua operação no país. O anúncio foi feito no Palácio do Planalto, em Brasília (DF), com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e de Arata Ichinose, presidente da Honda do Brasil. Com aporte de R\$ 4,2 bilhões para o período de 2024 a 2030, a empresa visa à expansão contínua dos negócios por meio do lançamento de sua tecnologia híbrida-flex no mercado brasileiro, da produção local da nova geração de um SUV de entrada e do aumento do volume de produção e geração de empregos no país. ***“Esse novo ciclo de investimento busca tornar a Honda Automóveis do Brasil cada vez mais forte, moderna e dinâmica e mostra que estamos alinhados ao compromisso global de alcançar a neutralidade de carbono em produtos e atividades corporativas até 2050”***, afirmou Ichinose no encontro com Lula.

NO RITMO DAS METRÓPOLES

EM TESTE NAS RUAS PAULISTANAS, FORD E-TRANSIT DEMONSTRA OS BENEFÍCIOS DA MOBILIDADE ELÉTRICA

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Se, entre os carros elétricos de passeio, a briga no mercado brasileiro anda aquecida, a disputa entre os veículos comerciais também não deixa por menos. Entre os furgões, atuam modelos como o BYD ET3, o Renault Kangoo E-Tech, o JAC IEV750 e o trio de furgões médios da Stellantis – Peugeot e-Expert, Citroën e-Jumpy e Fiat e-Scudo. A estreia do furgão grande Fiat e-Ducato é esperada para o segundo semestre, assim como a do concorrente Iveco e-Daily. O e-Ducato e o e-Daily disputarão também entre os chassis-cabine e caminhões leves elétricos, no qual estão modelos que podem receber diferentes implementos de acordo com a utilização, como o Volkswagen e-Delivery, o JAC IEV1200T e o Foton iBlue. Disposta a crescer nessas duas frentes, chega agora à briga a Ford E-Transit, que entrou em pré-vendas no início de março – após emplacar mais de 40 mil unidades na Europa e nos Estados Unidos, onde é líder do segmento. Além do modelo Furgão, que desde 2022 vem sendo testado no Brasil em um

programa-piloto com frotistas, a linha E-Transit traz uma inédita versão Chassi – a primeira do mercado brasileiro no segmento de até cinco toneladas.



A E-Transit chega ao Brasil importada da Turquia, onde é produzida pela Ford Otosan, mas o modelo é fabricado ainda nos Estados Unidos. A versão Furgão dispõe de quatro configurações com diferentes capacidades de carga volumétrica: a L2H2, com 9,5 metros cúbicos, a L2H3, com 10,7 metros cúbicos, a L3H3, com 12,4 metros cúbicos e a L4H3, com 15 metros cúbicos. A E-Transit tem PBT de 3,5 toneladas, que permite a condução com CNH B, e sua capacidade de carga varia de 800 quilos a uma tonelada. Já a E-Transit Chassi tem configurações com PBT de 3,5 e 4,2 toneladas e capacidade de carga de 1.300 a 2.100 quilos. Tanto a Furgão quanto a Chassi chegam com preço a partir de R\$ 542 mil – aproximadamente, o dobro da versão convencional a diesel. A garantia da E-Transit é de três anos, ou 100 mil quilômetros, e cobertura de oito anos ou 160 mil quilômetros para a bateria.

Um custo total de operação 40% menor comparado à variante a combustível – esse é o atrativo que a Ford oferece aos potenciais clientes da E-Transit. Segundo a fabricante, a nova van elétrica tem maior capacidade de carga e autonomia que as concorrentes e atrairá empresas e grandes frotistas focados em investir em

operações mais sustentáveis, com menos emissão de CO₂ e custo operacional. Com o incremento da adoção de veículos elétricos, ela deve atender também a empresas menores atraídas pelos benefícios operacionais da eletrificação. A Ford Pro tem a proposta de oferecer total apoio aos clientes na transição para a eletrificação da frota. O acompanhamento em tempo integral da jornada do consumidor inclui desde a entrega técnica do veículo, o treinamento, test-drive e monitoramento via conectividade até a assistência técnica com um representante dedicado.



As versões Furgão e Chassi da E-Transit compartilham o motor elétrico de 198 kW, ou 269 cavalos, e torque de 43,8 kgfm. Além da tração traseira e do torque instantâneo característico dos veículos elétricos, ela tem como diferencial a maior capacidade volumétrica da categoria, de até 15 metros cúbicos no furgão e de até 21 metros cúbicos na chassi, quando implementada com baú similar ao da versão a combustão. A autonomia de 317 quilômetros pelo ciclo WLTP anunciada para a E-Transit é superior à das concorrentes. A bateria de lítio de 68 kWh pode ser carregada tanto em corrente contínua (até 115 kW), em 35 minutos, quanto em corrente alternada (até 11,5 kW), em

oito horas, usando conector do tipo 2 (padrão europeu), com um sistema de gerenciamento de recarga que otimiza a sua vida útil.

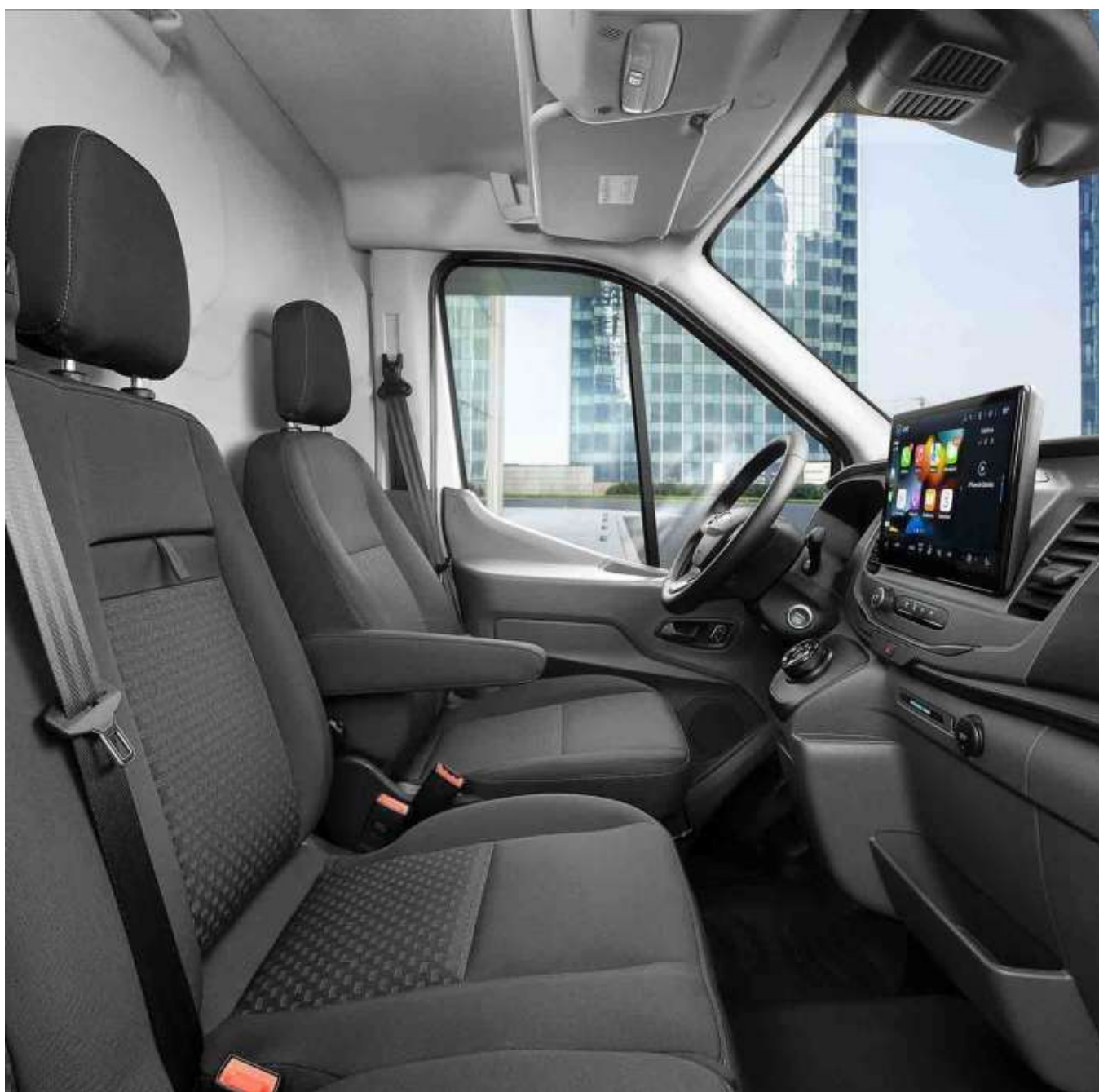
De acordo com a engenharia da Ford Pro, a versatilidade da E-Transit permite o desenvolvimento de projetos de modificação para atender ao transporte de passageiros e outros usos específicos, como ambulâncias. A marca dá suporte ao cliente na transformação dos veículos e no desenvolvimento de projetos especiais, feitos juntamente com transformadores localizados nas principais regiões do Brasil, que podem ser credenciados pelo programa de certificação de qualidade Ford Pro Converter. Atualmente, são 30 transformadores certificados.

PRIMEIRAS IMPRESSÕES

EVOLUÇÃO DA ESPÉCIE



São Paulo/SP – Em outubro de 2021, a importação da Transit deu início às operações no mercado brasileiro da Ford Pro – divisão de veículos comerciais da marca norte-americana. Inicialmente, desembarcou a versão Minibus, que seis meses depois foi seguida do lançamento da Furgão. Em março do ano passado, a marca apresentou a Transit automática, pioneira no segmento, e em setembro chegou a Transit Chassi. Como a eletrificação é uma tendência que vem crescendo no mundo e também no Brasil, o furgão elétrico E-Transit começou suas pré-vendas no mês passado e agora está disponível nas concessionárias nacionais, com a missão de atender às crescentes demandas das empresas para a redução das emissões de carbono nas entregas.



Em termos de dirigibilidade, a E-Transit entrega tudo que a versão automática com motor a diesel oferece – e ainda acrescenta bastante coisa. Como as configurações a diesel, o E-Transit Furgão L2H2 350 avaliado pode ser dirigido por motoristas

habilitados com CNH tipo B. Dirigir o furgão elétrico da Ford pela cidade é uma experiência tranquila – o tamanho avantajado (a versão tem 5,53 metros) é um detalhe que passa praticamente despercebido. Por dentro, a variante carregável em tomadas mantém o bom padrão da similar com motor a diesel montada no Uruguai – que é um dos comerciais leves mais confortáveis do mercado. A cabine do E-Transit Furgão comporta o motorista e dois passageiros, com o lugar do meio podendo se transformar em uma espécie de mesa de trabalho. O design interno é agradável, com compartimentos bem dimensionados, incluindo um para carregamento de celular com USB, vários porta-copos e porta-documentos. O volante multifuncional com ajuste de altura e profundidade tem direção eletricamente assistida. A central multimídia Sync 4 de 12 polegadas oferece boa visibilidade e manejo intuitivo.



Dinamicamente, a E-Transit impressiona bem. O motor esbanja potência e o elevado torque instantâneo de 43,8 kgfm destinado às rodas traseiras possibilita retomadas vigorosas, que viabilizam ultrapassagens seguras. Como é típico dos elétricos, o ruído interno é baixo – o que mais se ouve é o ar-condicionado digital. O baixo centro de gravidade, por conta do peso das baterias posicionadas sob o piso, proporciona melhor

distribuição de cargas e colabora para o equilíbrio em trechos sinuosos. A direção eletricamente assistida é bastante precisa e confortável. Além do que já é oferecido nas configurações com motor a diesel, como sistema de partida em rampa, sistemas de controle adaptativo de carga, controle eletrônico de estabilidade e sistema anti-capotamento, o furgão elétrico da Ford oferece algumas tecnologias semi-autônomas – incomuns nos modelos do segmento – que ajudam a reduzir o risco de colisões. Entre elas, estão o sistema de frenagem autônoma, o controle de tração e estabilidade AdvanceTrac e a câmera 360 graus. Os três modos de condução – “Normal”, “Econômico” e “Escorregadio” –, juntamente com o sistema de recuperação de energia, contribuem para a ampliação da segurança e a redução do custo operacional. E o modem de conectividade fornece dados para auxiliar o condutor e a gestão do administrador da frota.



COMPRE BEM!!!

redemanaus.com.br



LUBRAX EXTRA TURBO

15W40 BALDE 20

6x R\$ 57,00

SEM JUROS NOS CARTÕES

OU R\$ **331,74** NO PIX



MOBIL DELVAC MODERN*

CI-4 15W40 BALDE 20

6x R\$ 63,00

SEM JUROS NOS CARTÕES

OU R\$ **366,66** NO PIX



SUMITOMO

ST709 275/80 R22,5

6x R\$ 284,00

SEM JUROS NOS CARTÕES

OU R\$ **1.652,88** NO PIX



DUNLOP

SP320 295/80 R22,5

6x R\$ 353,00

SEM JUROS NOS CARTÕES

OU R\$ **2.054,46** NO PIX

VANTAGENS REDE MANAUS



OFERTAS VÁLIDAS ATÉ 30/04/24 ENQUANTO DURAR O ESTOQUE OU 200 UNIDADES DE CADA MODELO DE PNEU. * LIMITADO A 10 BALDES POR CLIENTE.

FOTOS MERAMENTE ILUSTRATIVAS.



CLIQUE NO ANÚNCIO E CONHEÇA A REDE MANAUS

COLUNA SEMANAL SOBRE O UNIVERSO DOS CAMINHÕES, ÔNIBUS E VEÍCULOS COMERCIAIS

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO

No DOMÍNIO DAS TOMADAS



A Volkswagen obteve em 2024 quase 90% das vendas de caminhões elétricos no Brasil. Segundo a Fenabrave, entidade que representa as concessionárias de veículos automotivos, de janeiro a março, 114 caminhões elétricos foram emplacados no país. Em março, as vendas totalizaram 37 caminhões, um aumento de 76% ante as 21 unidades emplacadas em fevereiro. Embora incipiente, o mercado brasileiro de caminhões elétricos aparentemente tem bom potencial de crescimento, pois atrai cada vez mais empresas. Por enquanto, o líder de vendas isolado é o e-Delivery 14 da Volkswagen, que totalizou 76 unidades vendidas. Produzido na cidade fluminense de Resende, o modelo 6x2 é equipado com um motor produzido pela empresa brasileira WEG, com 300 kW (408 cavalos) e torque máximo de 216 kgfm. Tem Peso Bruto Total (PBT) de 14.500 quilos e capacidade de carga de 8.640 a 9.190 quilos (dependendo da quantidade de

baterias). Com autonomia de 250 quilômetros na versão de seis baterias, tem demanda para atuar no transporte urbano de bebidas. O segundo colocado no ranking é o chinês JAC eEV 1200T, com 17 unidades vendidas, seguido pelos Volvo FM Eletric, importado da Suécia, e Volkswagen e-Delivery 11, também produzido em Resende, empatados com sete unidades cada. Com a mesma motorização do e-Delivery 14, o e-Delivery 11 é um 4x2 com PBT de 11.400 quilos e capacidade máxima de carga útil de 6.320 quilos.

LÓGICA ECOLÓGICA



Na Europa, a Iveco Bus implementou sua tecnologia híbrida na linha de ônibus intermunicipal Crossway. Compatível com combustíveis renováveis, o Crossway Hybrid chega em três comprimentos: 10,8, 12 ou 13 metros, nas versões Pop e Line. No momento, o veículo equipado com um motor Cursor 9 estará disponível nas configurações de 12 e 13 metros, movidas a gás natural ou biometano. Mas a nova variante híbrida do Crossway é compatível também com combustíveis renováveis XTL (X-To-Liquid), líquidos originários de óleos vegetais que substituem o óleo diesel. A tecnologia híbrida está disponível com a caixa de câmbio Voith Diwa NXT, combinada com um motor de recuperação elétrica de pico de 35 kW. O motor funciona como um

acionador de partida e gerador para recuperar a energia cinética acumulada durante as etapas de desaceleração e frenagem, tudo isso com uma bateria LTO de alta energia (48V) montada no teto. O motor elétrico é compatível com o propulsor Cursor 9 durante as etapas de partida. Ao combinar a motorização híbrida com combustíveis renováveis, essa nova solução reduz as emissões de CO2. Produzido em Vysoké Myto, na República Tcheca, as primeiras unidades do Crossway Hybrid serão entregues na Espanha em julho.

NO OESTE PARANAENSE



O Grupo Viação Garcia/Brasil Sul, com sede na cidade paranaense de Londrina, conclui em abril o recebimento de 174 novos ônibus Marcopolo, que atenderão às empresas Viação Garcia, Brasil Sul, Santo Anjo e LondriSul. Do total de 174 veículos adquiridos, 65 unidades são do rodoviário Paradiso G8 1800 DD, todas com 15 metros de comprimento, sendo 40 com serviço Leito Plus, 21 com serviço Cabine Cama e quatro com serviço Cama Total. Outros 12 veículos são do modelo Paradiso G8 1200 DD, com serviço Semileito, e 12 são do Viaggio G7 900, com 13,50 metros de comprimento e sistema de ar-condicionado para operação de fretamento, além de um Paradiso G8 1600 LD, com 14 metros e configuração Semileito. A empresa adquiriu ainda 74 ônibus do modelo

urbano Torino, todos com 13,34 metros de comprimento, sendo 15 unidades equipadas com ar-condicionado. Dois micro-ônibus Sênior, com 9,03 metros, destinam-se à operação urbana. Para o serviço de fretamento, foram adquiridos sete micro-ônibus Sênior, com 10,7 metros e sistema de ar-condicionado, e um Viaggio 1050 100% elétrico, com chassi BYD D9F e poltronas semileito e autonomia de 300 quilômetros, que está sendo utilizado no fretamento na Itaipu Binacional, em Foz do Iguaçu (PR).

FROTA DE MICROS



A Sertran Transportes, com sede em Ribeirão Preto (SP), ampliou sua frota com 20 micro-ônibus Foz F2400, da carroçadeira paulista Caio. Os novos veículos serão destinados ao serviço de fretamento no setor agro-industrial, principal segmento de atuação da empresa. A Sertran atende a clientes em Goiás, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, São Paulo e Tocantins. Os veículos têm 9,36 metros de comprimento e capacidade para acomodar 31 passageiros sentados. Têm porta de embarque central, com acionamento pneumático, e são carroçados sobre o chassi Volkswagen 11.180 R. Todas as unidades contam com vedação especial contra poeira, gancho de reboque traseiro e dianteiro, além de para-lamas, itens ideais para ônibus que fazem trajetos em terrenos mistos, de asfalto e estrada de terra.

PELA ESTRADA AFORA

A ROYAL ENFIELD SUPER METEOR 650 ESTÁ DISPONÍVEL PARA PRÉ-VENDA NO BRASIL

POR EDMUNDO DANTAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Depois de estrear no Salão de Milão de 2022 e chegar às concessionárias da Ásia e da Europa no início do ano passado, a Royal Enfield Super Meteor 650 está disponível no Brasil. O primeiro lote, com 650 unidades, será oferecido para pré-venda com reservas online até 7 de maio, no site **www.supermeteor650.com.br**. A custom chega com preço a partir de R\$ 33.990, o que a torna o modelo mais caro da marca anglo-indiana no Brasil. No primeiro trimestre, a Royal Enfield ocupou a sétima colocação no ranking brasileiro, com 3.238 motos vendidas e 0,75% de participação de mercado.

A Super Meteor 650 é montada em Manaus (AM), na fábrica da Dafra, sob sistema CKD – as partes chegam desmontadas da Índia. A nova moto da Royal Enfield tem 2,26 metros de comprimento, 89 centímetros de largura, 1,15 metro de altura e 1,50 metro de entre-eixos. O vão livre em relação ao solo é de 13,5 centímetros e a altura do assento é de 74 centímetros. O peso em ordem de marcha é de 241 quilos e o tanque de combustível tem capacidade para armazenar 15,7 litros de gasolina. O design é clássico e tradicional das motos estradeiras, com uma linha do assento abaixo da altura do tanque de combustível em formato de gota.



A nova cruiser traz o mesmo motor de 648 cm³ de dois cilindros paralelos com 47 cavalos e 5,3 kgfm das twins Continental GT e Interceptor, com arrefecimento a ar. O câmbio é mecânico com 6 velocidades e a transmissão final é feita por corrente. Na plataforma em formato de diamante, cujo motor faz parte da estrutura, a suspensão frontal de garfo

invertido da Showa tem 43 milímetros de diâmetro. Os freios a disco de 320 milímetros na frente e de 300 milímetros atrás têm ABS. A dianteira tem roda de 19 polegadas com pneus CEAT sem câmara na medida 100/90, enquanto a traseira tem roda de 16 polegadas e pneu 150/80.

No Brasil, a Super Meteor 650 é oferecida em três versões e sete opções de cores. A básica Astral parte de R\$ 33.990 e conta com tanque em cor única, nas opções azul, preta ou verde. A intermediária Interstellar custa R\$ 34.490 e traz um tanque bicolor, em verde e cinza. A “**top**” Celestial, de R\$ 34.990, tem tanque bicolor e banco com assento Deluxe Touring, bolha na frente e encosto de coluna para o garupa. Vem nas cores vermelha e azul. Quando o lote inicial disponibilizado na pré-venda se encerrar, é provável que os preços sejam reajustados. Todas as versões contam com várias possibilidades de personalização e acessórios oferecidos pela marca.



Prêmio
RODA RIO



Clique e saiba mais!



NAS RODAS DA TECNOLOGIA



De olho nas diferentes demandas dos motociclistas, a Micheli apresenta no Brasil novas soluções para o segmento de duas rodas: os pneus Power 6, Power GP2 e Anakee Road. O Anakee Road é para o segmento trail, de alta cilindrada e para uso majoritariamente em estrada, projetado especificamente e com visual para esse tipo de moto. Apesar de projetado principalmente para uso em estradas em motos trail a partir de 600 cc, permite performances convincentes nas trilhas. O Power 6 é para o segmento esportivo para uso 90% em estrada e 10% em pista de circuito, o que permite aproveitar mais o prazer da condução esportiva com segurança, inclusive em estradas molhadas. Sua aplicação abrange vários tamanhos para motos acima de 300 cc. Já o Power GP 2, para o segmento superesportivo, foi desenvolvido para 50% estrada e 50% em circuito, inspirado nos pneus da MotoGP. Os novos pneus da Michelin adotam a tecnologia 2CT+, que consiste em um composto de borracha mais duro sobre toda a largura da banda de rodagem e um composto de borracha mais macio sobre os ombros do pneu. Segundo a fabricante, essa tecnologia proporciona maior estabilidade na inclinação nas curvas, especialmente sob forte aceleração ou frenagem.

ESTILO NA CABEÇA



A Bieffe lança uma nova linha premium de capacetes. A linha contempla cinco novos capacetes em diferentes configurações e fibras especiais. Os modelos B-Carbon e B-Reaper valorizam a leveza e resistência. Confeccionado em fibra de carbono 6k, o B-Carbon é o primeiro capacete com esse tipo de material da Bieffe. O B-Reaper é produzido em fibras bicomposite. Desenvolvidos em túnel de vento, que simula condições extremas e ajuda a aperfeiçoar a aerodinâmica, os capacetes têm tecnologia empregada para reduzir ruídos e melhorar a estabilidade em altas velocidades, proporcionando conforto em qualquer tipo de viagem. O sistema Air Exchange auxilia na circulação do ar e evaporação da umidade interna. Contam ainda com viseira preparada para antifog e Lock Visor, uma trava de segurança em viseiras aprimorada para altas velocidades. O preço público sugerido é R\$ 2.799 para o B-Carbon e R\$ 1.849 para o B-Reaper. O B-Fast é um capacete fechado com spoiler traseiro acoplado ao casco e o sistema Direct Sliding, com abertura para entrada de ar em duplo estágio. O preço é de R\$ 899. Versátil, o B-Dynamic é um modelo *“flip-up”*, compacto que combina a praticidade de um capacete modular com a segurança e o tamanho de um integral. Custa R\$ 949. Já o B-Trail tem pala alongada e estrategicamente posicionada para proporcionar

estabilidade e proteção, permitindo várias configurações para que o piloto personalize de acordo com a sua necessidade. Custa R\$ 799.

VISUAL PRAIANO



A fabricante norte-americana de motos Harley-Davidson e a marca de customização Deus Ex-Machina uniram forças na criação e exposição de uma moto Sportster S customizada, inspirada no estilo de vida **“*pé na areia*”**. A moto se destaca pela cor arenosa, fazendo alusão aos elementos encontrados nas praias. Além disso, a aplicação da marca traz um detalhe artístico e remete à velocidade dos modelos de corrida, enquanto o número 75 faz referência à icônica XR 750, moto de competição da Harley-Davidson nos anos 70. O farol recebeu uma placa característica das motos de corrida da época e um suporte para pranchas de surfe complementa a inspiração no estilo, dando o toque final à moto personalizada. A exposição de modelos Harley-Davidson customizados na loja da Deus Ex-Machina em São Paulo está em cartaz até o final de abril.

PARA LEVAR NO PORTA-MALAS



Destaque na Semana de Design de Milão, que acabou no dia 21 de abril, a Honda Pocket Concept é uma pequena moto elétrica que pode ser transportada no porta-malas de um carro. A “***moto de bolso***” foi apresentada em conjunto com o automóvel elétrico Sustina-C para a chamada “***last mile***” (a última milha de deslocamento). Produzidas com resina reciclada, tanto a Pocket Concept quanto o Sustina-C foram desenvolvidas com o objetivo de sinalizar o foco em produtos automotivos mais sustentáveis – a Honda busca sua neutralidade de emissão de carbono até 2025. Não há confirmação sobre a produção em série dos modelos.

PARA SABER MAIS, CLIQUE SOBRE
ESSE ANÚNCIO PARA ACESSAR O
MÍDIA KIT OU SOLICITE
INFORMAÇÕES PELO E-MAIL
PUBLICIDADE@RODARIO.COM.BR

RODA RIO



DIREITO (E PRAZER) DE IR E VIR

NOVA FROTA DE ÔNIBUS AMARELINHOS PROPORCIONA MAIS QUALIDADE DE VIDA AOS CARIOCAS

DE REDAÇÃO



A nova frota do sistema BRT caiu no gosto dos cariocas. Além de mais conforto e segurança, os ônibus articulados amarelinhos representam mais qualidade de vida para os passageiros que usam diariamente o serviço. Como passou a gastar menos tempo para se deslocar entre casa e trabalho, a população agora pode se dedicar mais à família e ao lazer. Antes de o município retomar a gestão do Sistema BRT, em março de 2021, havia apenas 120 ônibus circulando nos três corredores que estavam em operação na época. Atualmente, a nova frota é mais de quatro vezes maior: com 515 amarelinhos novinhos rodando. Toda a frota comprada para o sistema totaliza 713 ônibus. Os novos articulados são modelos Euro 6, com tecnologia menos poluente, e expandiram as oportunidades de conexões entre as zonas Norte e Oeste e o Centro da cidade. Com mais veículos em operação, os passageiros esperam menos tempo nas estações. Na Transoeste, a redução dos intervalos nos horários de pico foi de até 72%. Na

Transcarioca, o índice foi de 59%, e na Transolímpica, de 63%. O início da operação da Transbrasil e a abertura do Terminal Intermodal Gentileza ampliaram o leque de conexões viárias possíveis aos passageiros cariocas. A estimativa é que o Gentileza, maior terminal integrador de transportes públicos do Rio, atenda a cerca de 150 mil pessoas por dia. Já o corredor Transbrasil dispõe de 17 estações e dois terminais (Gentileza e Deodoro) em seus 26 quilômetros de extensão. A estimativa é de que até 250 mil pessoas sejam transportadas diariamente nesse corredor até 2030, com uma redução de 50% no tempo de deslocamento.

DESMONTE DOS NEGÓCIOS ESCUSOS

FORÇA-TAREFA FISCALIZA ESTABELECIMENTOS QUE
COMERCIALIZAVAM PEÇAS DE AUTOMÓVEIS SEM
COMPROVAÇÃO DE PROCEDÊNCIA NA ZONA OESTE CARIOCA



A Operação Desmonte foi criada para combater o comércio irregular de peças e carcaças de veículos e reduzir o roubo e o furto de automóveis no Estado do Rio de Janeiro. Realizada na capital fluminense, a décima primeira ação da operação interditou dois ferros-velhos, em Campo Grande, na Zona Oeste do Rio. Agentes da força-tarefa constataram que os estabelecimentos não tinham documento de licenciamento emitido pelo Detran/RJ e não comprovaram, com notas fiscais, a

procedência do material encontrado. A força-tarefa é coordenada pelo Detran/RJ e tem a participação das polícias civil e militar, do Instituto Estadual do Ambiente (Inea) e da Secretaria de Fazenda, por meio da Fiscalização Estadual. Em um dos ferros-velhos, na Estrada do Tingui, no bairro de Campo Grande, a existência de peças de automóveis novos chamou a atenção dos agentes do Detran e policiais civis que participavam da ação. Ao lado da unidade, em um galpão do mesmo dono, a equipe também encontrou carcaças de veículos. Em outro estabelecimento fiscalizado, na Estrada Rio-São Paulo, também foram encontradas peças e carcaças de veículos sem notas fiscais. Os estabelecimentos ficarão interditados, e os proprietários terão até 30 dias para comprovar a procedência de todas as peças. Caso isso não ocorra, todo o material será apreendido e levado para destruição em uma empresa de sucata. Com as ações de fiscalização da força-tarefa, mais de 120 empresas do setor já estão em busca de regularizar a documentação para trabalhar de forma legalizada.

Conteúdo editorial automotivo qualificado e sob medida para jornais, sites e revistas



Solicite uma apresentação!

contato@agenciaautomatrix.com.br

(21)99645-2011