

RODA **RIO**



TESTE

NISSAN SENTRA 2025



TESTE

BYD KING



FORD F-150 RENOVADA
NO SEGUNDO SEMESTRE



BMW: A LINHA F JÁ É
"MADE IN MANAUS"



Na centésima nonagésima sexta edição de **Roda Rio**, o **Destaque** é um teste com o **Nissan Sentra**, sedã médio importado do México que chega com um discreto “*facelift*” e novas tecnologias em sua linha 2025. O **Panorama** apresenta (também com um rápido teste) o **BYD King**, um sedã médio híbrido plug-in que é o mais novo lançamento da marca chinesa no Brasil. O **CarNews** revela

que o **Volkswagen Virtus** passará a ser produzido também na fábrica de São José dos Pinhais, no Paraná, junto com a nova picape intermediária da marca. O **TranspoNews** traz as novidades da picape grande **Ford F-150**, que chegará renovada ao Brasil ainda no segundo semestre de 2024. E o **MotoNews** mostra que as novas **BMW F 800 GS**, **F 900 GS** e **F 900 GS Adventure** já começaram a sair das linhas de montagem da marca alemã na cidade de Manaus, no Amazonas. A edição traz ainda as notas temáticas de **CarMais**, **MotoMais** e **TranspoMais** e a editoria **Rio**, com temas automotivos cariocas e fluminenses.

Boa leitura!



ÍNDICE

Destaque: teste com o Nissan Sentra.....05

Panorama: teste com o BYD King.....15

CarNews: Volkswagen Virtus será produzido também na fábrica de São José dos Pinhais/PR.....23

CarMais.....26

TranspoNews: novidades da Ford F-150 chegam no segundo semestre de 2024.....33

TranspoMais.....37

MotoNews: as novas BMW F 800 GS, F 900 GS e F 900 GS Adventure já são feitas Manaus/AM.....42

MotoMais.....46

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
E-MAIL: REVISTA@RODARIO.COM.BR



“UPGRADE” NA COMPETITIVIDADE

NA LINHA 2025, O NISSAN SENTRA GANHA DISCRETAS MUDANÇAS VISUAIS E INCORPORA TECNOLOGIAS

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



O Nissan Sentra 2025 chega ao mercado brasileiro com novo design e mais equipamentos de série. A oitava geração do sedã médio foi apresentada no Brasil em março do ano passado, quatro anos depois de ser mostrada na China – com o nome de Sylphy. Agora, chegam ao Brasil algumas intervenções que buscaram deixar o modelo produzido no México mais refinado e elegante. A linha também ganhou reforço na segurança e no conforto, com a inclusão de mais itens e equipamentos – principalmente na versão inicial Advance. O preço sugerido começa em R\$ 156.390 na Advance, passa para R\$ 176.690 na Exclusive e chega a R\$ 178.390 na Exclusive com interior premium. Houve ainda na linha 2025 a inclusão da inédita cor Cinza Atlântico metálica, que se soma à paleta do sedã composta pela Preto Premium (sólida), Branco Diamond (perolizada) e a metálica Cinza Grafite. O Sentra Exclusive pode ser encontrado também em duas opções de bi-tone:

Branco Diamond (a do modelo testado) e a Cinza Atlântico, ambas com teto Preto Premium. Em um segmento com escassas novidades, a linha 2025 dá ao Sentra mais embalo para a disputa com o Toyota Corolla, líder de vendas nos sedãs médios no Brasil há dez anos, e com o novato BYD King, um híbrido plug-in que acaba de chegar ao país.



As dimensões do Sentra não foram alteradas – permanecem 4,64 metros de comprimento, 1,81 metro de largura, 1,45 metro de altura e 2,70 metros de entre-eixos. Também foi mantido o visual frontal musculoso, inspirado nos sedãs maiores da Nissan – como o Altima e o Maxima. A maior mudança no Sentra 2025 é na grade. Ladeada pelo conjunto óptico de leds com luzes de condução diurna (DTRL), agora traz menos acabamentos cromados e mais pretos brilhantes. A entrada de ar frontal é preenchida com filetes horizontais. O para-choque dianteiro ganhou novos vincos e perdeu as luzes diurnas em leds na parte inferior, que foram integradas aos faróis. O sedã incorpora o novo logotipo da Nissan na frente e na tampa traseira e uma chave I-Key redesenhada. A linha de cintura permanece elevada, com um teto baixo com estilo “*flutuante*” e caimento gradual na traseira que remete aos cupês. As lanternas com lâmpadas halógenas preservam o formato de

bumerangue. Teto solar, faróis de neblina, rodas de liga leve de 17 polegadas diamantadas e grade inferior no para-choque traseiro reforçam o requinte.



O motor de 2,0 litros de terceira geração da família MR20DD, apresentado no Brasil no início de 2023, não teve mudanças agora. Aspirado e movido exclusivamente a gasolina, desenvolve 151 cavalos de potência a 6 mil rpm e 20 kgfm de torque a 4 mil rpm. O acabamento interno do propulsor é espelhado – para reduzir atrito dos cilindros e melhorar o resfriamento para aumentar potência e torque –, por meio de uma tecnologia de aço spray utilizada no superesportivo Nissan GT-R. O motor tem também um eixo de balanceamento para reduzir vibração e ruídos. A válvula de controle de fluxo de ar tem múltiplas seções (Tumble Control Valve - TCV) para obter um fluxo de ar ideal na admissão, podendo abrir em vários ângulos nesse coletor. O câmbio CVT XTronic de oitava geração simula 8 marchas.



Além do visual renovado, o Sentra 2025 destaca-se pelos equipamentos de série, agora também disponíveis para a versão Advance. Ela passa a vir com monitoramento de ponto cego, alerta de tráfego cruzado traseiro, alerta inteligente e assistente de prevenção de mudança de faixa e faróis automáticos inteligentes. De série, a versão inicial conta ainda com alerta avançado de colisão frontal, alerta inteligente de atenção do motorista e sistema de monitoramento de pressão dos pneus. Já o piloto automático inteligente e a Visão 360 Graus Inteligente com detecção de objetos em movimento são disponíveis apenas na variante Exclusive. Também na “**top**” há o assistente inteligente de frenagem, o assistente inteligente de prevenção de mudança de faixa e o controle dinâmico de chassi integrado – que utiliza recursos do controle de tração, de distribuição automática de frenagem e assistente de frenagem para manter o carro na trajetória correta. Com a partida remota, é possível acionar o motor à distância pressionando o botão de travamento das portas – serve para ligar o ar-condicionado para deixar o interior do veículo climatizado antes de os ocupantes entrarem. Mesmo com tantas tecnologias, se o impacto for inevitável, o sedã conta com seis airbags (frontais, cabeça e laterais) e uma estrutura reforçada de carroceria para mais resistência aos choques.

EXPERIÊNCIA A BORDO

ELEGÂNCIA EXPLÍCITA



Por dentro, o novo Sentra tem um aspecto sofisticado. A versão Exclusive avaliada contava com o vistoso pacote Interior Premium (R\$ 1.700), que adiciona acabamentos na cor caramelo nos bancos, nas portas e no painel. O volante de base achatada tem ajustes de altura e profundidade e proporciona boa pegada, além de abrigar as aletas para troca de marchas manuais e o acionamento do piloto automático inteligente. Colorido e de 7 polegadas, o painel de TFT facilita a visualização das informações do computador de bordo. No console central, embaixo do apoio de braço, há um compartimento com 7,7 litros de capacidade. O porta-malas comporta 466 litros e a boca do compartimento mais perto do solo facilita a acomodação de bagagens grandes. O encosto rebatível do banco traseiro ajuda a transportar itens maiores.



Na dianteira e na traseira, os bancos trazem a tecnologia “**Gravidade Zero**” (Zero Gravity), inspirada em estudos de ergonomia da NASA, para aliviar a tensão nas costas e proporcionar viagens longas sem cansaço. O sistema de som da Bose esbanja a categoria usual da marca. A central multimídia tem tela “*touchscreen*” de 8 polegadas e as conexões com Apple CarPlay e Android Auto são feitas apenas com cabos – um sedã médio tão tecnológico merece conexões wireless. Outro anacronismo do Sentra que incompreensivelmente foi mantido na linha 2025 é o freio de estacionamento, que continua sendo ativado em um arcaico pedal posicionado à esquerda do pedal de freio. Um prático botão eletrônico no console seria uma solução mais coerente com o estilo do modelo.

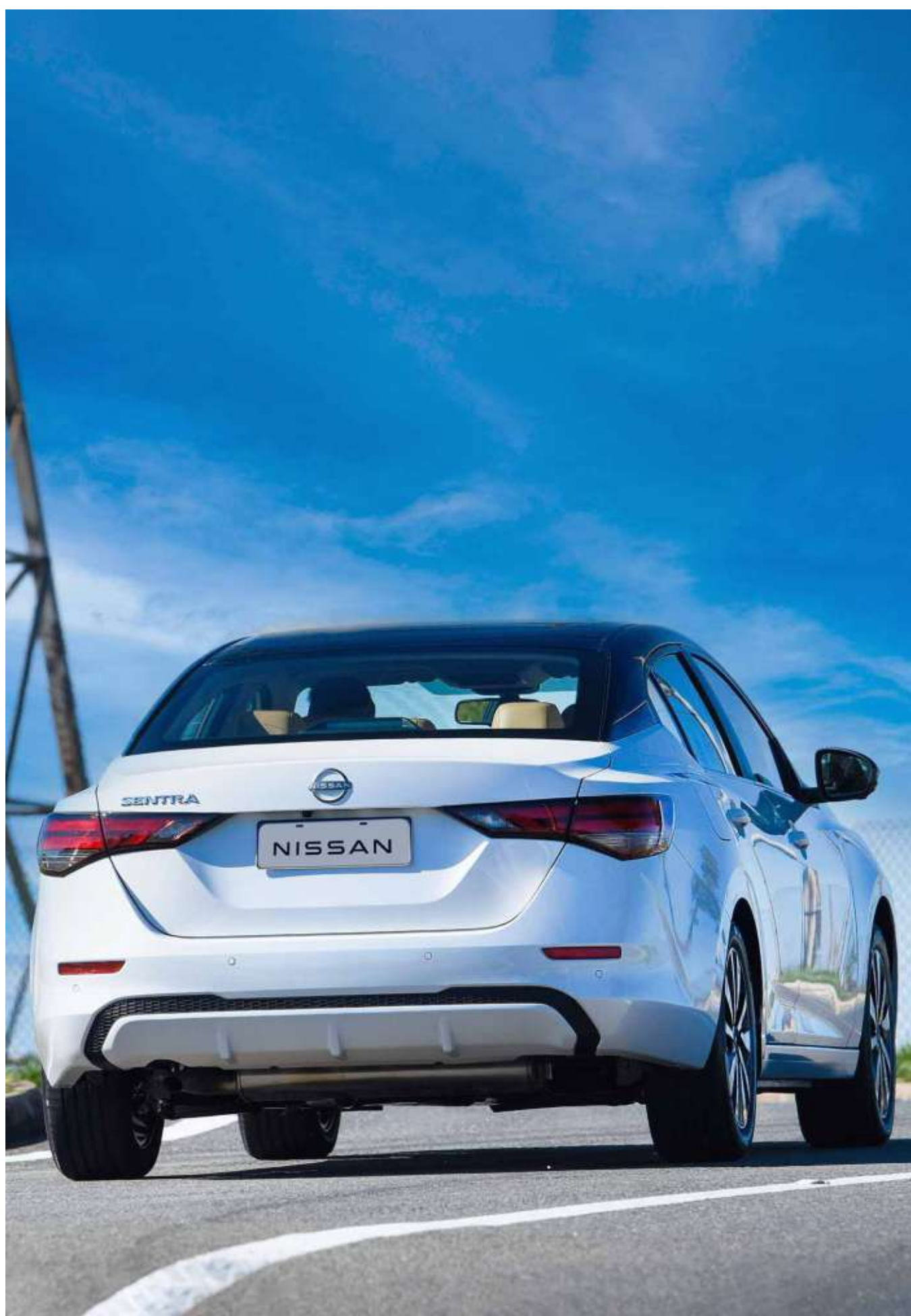


CLASSE EM MOVIMENTO



Morungaba/SP - A apresentação do Sentra 2025 foi feita em um trajeto entre a capital paulista e a cidade de Morungaba, cerca de 200 quilômetros de ida e volta, com trechos urbanos e rodoviários. O motor 2.0 aspirado do Sentra, movido a gasolina e com sistema de injeção direta, entrega 151 cavalos a 6 mil rpm e 20 kgfm a 4 mil rpm. Ele revela uma parceria bastante interessante com o câmbio CVT XTronic de oitava geração. Apesar de não contar com um turbocompressor, sempre que há demanda expressa pelo pedal da direita, o conjunto entrega reacelerações vigorosas. A Nissan afirma

que aplicou o ciclo Atkinson para permitir que os tempos de admissão, compressão, expansão e exaustão do motor ocorram em uma única volta do virabrequim. De acordo com a marca, o arranjo ajuda a priorizar a eficiência térmica e o consumo de combustível. E a impressão é de que o “**powertrain**” dribla os desperdícios de força. Com 8 marchas simuladas, o câmbio inclui conversor de torque com resposta mais rápida. É possível utilizar os “**paddles shifters**” para administrar as mudanças das marchas (simuladas) do câmbio. Desenvolvido para maximizar o torque sem sacrificar o controle e o conforto nas partidas e ultrapassagens, o conjunto é bastante eficiente (mesmo sem ter proposta esportiva) e silencioso.



O “**powertrain**” do Sentra oferece quatro programas de modo de condução, acionáveis por um discretíssimo botão na alavanca de câmbio: “**Normal**” (melhor equilíbrio entre aceleração e dirigibilidade em qualquer condição), “**Sport**” (mantém a marcha mais baixa com rotações mais altas), “**Manual**” (para controle do motorista de velocidade e aceleração por seleção de marcha por meio de “**paddles shifters**” atrás do volante) e “**Eco**” (ajusta a entrega de energia e a resposta do acelerador para o consumo ser reduzido de 5% a 10%). Para maior conforto e controle do veículo, o sistema de suspensão tem suporte tipo MacPherson com amortecedores de tubo duplo na dianteira e multilink na traseira. O objetivo da combinação foi oferecer diversão ao dirigir, sem abdicar do conforto e estabilidade. Pela correta calibração da suspensão, o sedã permite acelerar forte sem que ameace escapar nas curvas. Os equipamentos de auxílio ao motorista da versão “**top**” se mostraram igualmente efetivos. De acordo com a Nissan, o sedã acelera de zero a 100 km/h em 9,4 segundos e pode chegar a 200 km/h. Para o Inmetro, o Sentra tem consumo urbano de 11 km/l e rodoviário de 13,9 km/l.



FICHA TÉCNICA

NISSAN SENTRA EXCLUSIVE



Motor: 2.0 a gasolina, aspirado, quatro cilindros, 16V, controle elétrico VTC (e-VTC), injeção direta, ciclo de Atkinson, EGR refrigerado e alta taxa de compressão, 1.997 cm³, sistema avançado de partida remota pelo controle de ignição

Potência: 151 cavalos a 6 mil rpm

Torque: 20 kgfm a 4 mil rpm

Transmissão: CVT XTronic com 8 marchas simuladas, opção de trocas sequenciais em “*paddles shifters*”, função D-Step

Direção: elétrica com assistência variável

Tração: dianteira

Carroceria: sedã médio para cinco pessoas

Dimensões: 4,64 metros de comprimento, 1,81 metro de largura, 1,45 metro de altura, 2,70 metros de entre-eixos

Peso: 1.410 quilos

Suspensão: dianteira tipo MacPherson, molas helicoidais, traseira eixo de torção, molas helicoidais

Rodas e pneus: liga leve de 17 polegadas diamantadas, pneus 215/50 R17

Freios: a disco nas quatro rodas, ABS, controle eletrônico de frenagem (EBD), assistência de frenagem (AB)

Porta-malas: 466 litros

Tanque de combustível: 47 litros

Preço: R\$ 178.390 (versão Exclusive com interior premium)

REAIS AMBIÇÕES

O HÍBRIDO PLUG-IN KING CHEGA AO BRASIL COM A PRETENSÃO DE DESTRONAR O TOYOTA COROLLA, LÍDER DOS SEDÃS MÉDIOS DESDE 2014

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Já está em solo nacional o BYD King DM-i. O novo híbrido plug-in está disponível na rede de mais de cem concessionárias da marca chinesa no Brasil. Apresentado como “***o novo rei do mercado de sedãs***”, a proposta do novo modelo é explícita: assumir a liderança de vendas dos sedãs médios, desafiando uma concorrência já bastante estabelecida no país. Desde 2014, quando ultrapassou o antigo líder Honda Civic, o Toyota Corolla domina soberanamente o segmento. Dos 18.418 sedãs médios vendidos no Brasil nos cinco primeiros meses deste ano, o Corolla, produzido na cidade paulista de Sorocaba, ficou com 72,4% dos emplacamentos, seguido de longe por dois modelos importados do México: o Nissan Sentra – que acaba de ser renovado em sua linha 2025 –, com 11,1%, e o Volkswagen Jetta, com 6,9%. Para desafiar os rivais, o King chega em duas versões que têm como principal diferença o tamanho da bateria – 8,3 kWh na configuração GL e 18,3 kWh na GS. O novo

modelo chega ao mercado brasileiro nas cores branco, cinza e preto, com interior em preto ou em cinza. A garantia é de seis anos, sem limite de quilometragem, enquanto a bateria contará com garantia de oito anos, também sem limite de quilometragem. O preço sugerido é R\$ 175.800 na versão GL e de R\$ 187.800 na GS. Atualmente, o King é importado da China, mas isso pode mudar em breve – até 2025, a BYD planeja concluir a construção da sua primeira fábrica de carros fora da Ásia, em Camaçari, na Bahia.



Com seus 4,78 metros de comprimento, 1,50 metro de altura, 1,84 metro de largura e 2,72 e metros de entre-eixos, o King é maior que o Corolla no comprimento (14 centímetros), no entre-eixos (dois centímetros), na largura (seis centímetros) e na altura (quatro centímetros). O sedã chinês tem um design dinâmico, no qual se destaca a grade com padrões gráficos que remetem a gotas de água. Visualmente, as duas variantes do King são idênticas – não há emblemas distintos que identifiquem as configurações e até as estilizadas rodas de aro 17 polegadas calçadas com pneus 215/55R17 são iguais. A solitária diferença é que, na GS, os faróis de leds são evidenciados por uma faixa de luz diurna integrada, conferindo um brilho adicional. O porta-malas tem capacidade para levar 450 litros de bagagens e tem uma “**boca**” larga, para facilitar o acesso. São seis airbags – dois frontais (motorista e passageiro), dois laterais (bancos dianteiros) e dois de cortina (dianteiro e traseiro).



O sedã híbrido plug-in chinês é movido por um sistema que combina um motor aspirado de 1,5 litro a gasolina – de 110 cavalos e 13,4 kgfm – e outro elétrico. Combinados, são capazes de gerar, na versão GS, 235 cavalos – na GL, são 209 cavalos. O torque combinado da GS é 33,1 kgfm e o da GL é 32,2 kgfm. Como um PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle), o King pode ser carregado na tomada e usado como carro puramente elétrico. Com a bateria totalmente carregada, torna-se 100% elétrico. Na GS, a autonomia elétrica é de até 80 quilômetros, de acordo com o PBEV (Inmetro) – na GL, fica em 36 quilômetros. Quando a capacidade da bateria está baixa, o King se transforma em um veículo híbrido, com prioridade para a eficiência no consumo de combustível. O sistema DM-i prioriza a energia elétrica e busca reduzir a dependência da gasolina. A integração da bateria Blade de 18,3 kWh (na GS) ajuda a proporcionar sinergia com as demandas de energia do sistema híbrido. Segundo a BYD, a parceria da bateria com as motorizações a gasolina e elétrica resulta em um consumo de combustível de 25,6 km/l e em autonomia total de até 1.200 quilômetros. Já segundo o Inmetro, o King GS pode rodar até 806 quilômetros na cidade e 720 quilômetros na estrada, combinando a bateria 100% carregada com o tanque de gasolina de 48 litros totalmente cheio.



O King traz de série recursos como saída de climatização traseira, controle de cruzeiro, espelhos laterais elétricos e retráteis, quatro portas USB-A e tomada de 12V, carregamento por indução para smartphone, assistência de partida em rampa, controle de cruzeiro, sistema de monitoramento de calibragem de pneus, freio de estacionamento eletrônico, função Autohold, sensores de estacionamento, câmera 360 graus e compatibilidade com cartão NFC (Near Field Communication ou comunicação por campo de proximidade). O King não vem com estepe, mas traz um kit reparo com selante e compressor. Quando o assunto é segurança, o novo modelo da BYD não investe nos ADAS (Advanced Driver-Assistance Systems), os sistemas de condução semi-autônoma que atualmente andam em alta nos automóveis mais equipados. O King limita-se a recursos mais triviais, como sistema de direção



assistida elétrica, frenagem inteligente, controle de tração e distribuição eletrônica da força de frenagem.

CONSERVADORISMO INTERNO



Com linhas contínuas que fluem a partir do painel, a espaçosa cabine do King não ostenta detalhes chamativos ou maiores firulas – o aspecto até contrasta com a modernidade do exterior. Dentro do sedã, em vários tons de cinza, o ambiente predominantemente sóbrio faz com que os olhares sejam atraídos para a vistosa tela flutuante de 12,8 polegadas com rotação elétrica do multimídia, compatível com Android Auto e Apple CarPlay. O painel de instrumentos de LCD Full-View tem 8,8 polegadas e o sistema de cockpit inteligente atende a comandos de voz e pode



receber atualizações pelo sistema Over-The-Air, enviadas remotamente. O modelo oferece rede WiFi 4G e carregador wireless para celular. O teto solar não é oferecido nas duas versões, nem como opcional. Na GS, há duas zonas de ajuste do ar-condicionado.



O seletor de câmbio eletrônico é feito por um botão rotativo no console central, onde divide espaço com os comandos para o ar-condicionado e a tecla que aciona o modo totalmente elétrico ou o híbrido. O banco do motorista tem ajuste elétrico em seis posições – na GS, o do passageiro também pode

ser ajustado em até quatro posições. Apesar do bom entre-eixos que libera mais espaço para os joelhos, o conforto no banco traseiro não é tão generoso por conta do assoalho alto – as baterias são posicionadas embaixo dele. Mas, em compensação, o piso plano facilita a acomodação dos passageiros e há saídas de ar dedicadas e duas portas USB para a traseira. Os cintos de segurança dianteiros contam com pré-tensionamento e alerta sonoro.



EVIDÊNCIAS PROMISSORAS



São Paulo/SP - O teste de apresentação do King consistiu em umas poucas voltas em um mini circuito improvisado com cones no estacionamento vazio do shopping SP Norte, na capital paulista. Dentro das limitações impostas, o King deixou boas impressões dinâmicas iniciais. Foi possível perceber que o carro conjuga a força do motor 1.5 a gasolina com o elétrico para oferecer retomadas rápidas de velocidade – o zero a 100 km/h pode ser feito em 7,9 segundos na versão GL e em 7,3 segundos na GS. A máxima das duas configurações é limitada a 185 km/h. Nas arrancadas, o sedã canta pneus, tanto no modo elétrico quanto no híbrido. Com o câmbio e-CVT e tração dianteira, o conjunto entrega respostas rápidas e faz o King, com seus 1.700 quilos, parecer um veículo bem mais leve.



O trajeto com retas curtas e trechos sinuosos não possibilitou maiores radicalidades e a inexistência de sistemas semi-autônomos de auxílio à condução não se fez notar. Porém, o sedã chinês pareceu ser um modelo bem equilibrado e mostrou ter um bom raio de curva. A suspensão tipo MacPherson na dianteira e multilink na traseira aparentemente dão conta de manter o King ***“na linha”***. Há modos de condução econômico, **“Normal”** e **“Esportivo”** –, o último efetivamente deixa o sedã com um ânimo mais esperto. Os freios, com discos ventilados na dianteira e sólidos na traseira, mostraram eficiência quando solicitados. O volante de base reta tem boa pegada, com a direção parecendo ser um pouco mais pesada e firme do que a dos outros BYD comercializados no Brasil.



EM UM NOVO NINHO

A PARTIR DE 2025, O SEDÃ VOLKSWAGEN VIRTUS PASSARÁ A SER PRODUZIDO TAMBÉM NO PARANÁ

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



A Volkswagen do Brasil produzirá o novo Virtus em São José dos Pinhais (PR) a partir de 2025. Contudo, o sedã originado do Polo continuará a ser feito na Fábrica Anchieta, em São Bernardo do Campo (SP). O anúncio da marca alemã foi feito por ocasião das comemorações dos 25 anos da unidade que a Volkswagen mantém ao lado da Audi no Paraná. A Volkswagen também anunciou um investimento de R\$ 3 bilhões para a fábrica paranaense, incluindo a produção de uma picape inédita, que deve ser a intermediária Tarok, futura rival da Fiat Toro, da Renault Oroch, da Chevrolet Montana e da Ram Rampage. Com 1,3 milhão de metros quadrados de área construída, a unidade de São José dos Pinhais fabrica atualmente o T23Cross, que chega renovado às concessionárias ainda este mês, e os Audi Q3 e Q3 Sportback Quattro.

Lançado em 2018, o Virtus foi um modelo completamente novo no portfólio da Volkswagen no Brasil, sendo montado sobre a plataforma MQB, a mesma do Polo, do Jetta e do T-Cross, o SUV mais vendido do mercado brasileiro. O Virtus substituiu o Voyage, tirado de linha no ano passado, depois que o Gol – líder do mercado brasileiro por quase

três décadas ininterruptamente – teve sua despedida decretada no final de 2022. No ano passado, o Virtus ficou na vigésima terceira posição entre os carros de passeio no país, com 27.094 unidades emplacadas e uma média mensal de 2.258 veículos. Este ano, o sedã subiu para o vigésimo primeiro lugar nos primeiros cinco meses, com 12.286 vendas e média mensal de 2.486.



Atualmente, o Virtus conta com as versões MSI, com motor 1.6 de 117 cavalos de potência e câmbio manual de 5 marchas, com preço R\$ 111.990, ou automático de 6 velocidades, a R\$ 119.990. Depois, vem a Comfortline, equipada com o motor 1.0 TSI (turbo) com 128 cavalos, transmissão automática de 6 marchas e preço de R\$ 130.990 e a Highline – com o mesmo “**powertrain**” da Comfortline e preço de R\$ 141.990. A linha conta ainda com a variante GTS, empurrada pelo motor 1.4 TSI de 150 cavalos de potência acoplado ao câmbio automático sequencial de 6 velocidades. A GTS custa a partir de R\$ 147.790. A Volkswagen não anunciou quais serão as mudanças estéticas e de equipamentos para o Virtus a ser produzido no Paraná.



No total, 54 fornecedores diretos e indiretos atuam junto à fábrica de São José dos Pinhais. A marca alemã contribui também com as operações logísticas no Porto de Paranaguá, onde opera um terminal. Em 2023, a Volkswagen movimentou mais de 36 mil veículos somando exportação e importação pelo porto paranaense. ***“A fábrica de São José dos Pinhais é fundamental para a estratégia global da marca, a começar pelo T25Cross, exportado para 17 países da América Latina. Com o início da produção da nova picape e do novo Virtus, continuaremos fazendo de São José dos Pinhais um ‘hub’ de exportação de tecnologia do Paraná”***, afirmou Alexander Seitz, presidente da Volkswagen Região América do Sul. Produzido em São Bernardo do Campo desde seu lançamento, o Virtus soma mais de 245 mil unidades vendidas, sendo 186 mil entregues a clientes brasileiros e mais de 59 mil exportadas para Argentina, Chile, Colômbia, Costa Rica, Curaçao, Equador, Guatemala, México, Panamá, Paraguai, Peru, São Martinho e Uruguai. O sedã compacto passou por uma reformulação no ano passado, nos itens de conforto, tecnologia e sofisticação, além da introdução de iluminação 100% em leds. O carro recebeu nota máxima em segurança veicular (cinco estrelas) nos testes do Latin NCAP, que prevê a proteção a adultos, crianças e pedestres e sistemas de assistência ao motorista.



POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO

EM BREVE NAS CONCESSIONÁRIAS



O primeiro lote comercial do Chevrolet Blazer EV desembarcou no Brasil via Porto de Vitória (ES). O SUV elétrico será um dos seis lançamentos que a marca norte-americana promete fazer no mercado brasileiro ainda em 2024. Importado do México, o novo elétrico será oferecido no Brasil na versão RS, com apelo esportivo. Feito sobre a plataforma modular Ultium, o Blazer EV foi revelado nos Estados Unidos em 2022 mas demorou para a chegar aquele mercado por problemas de software, sendo lançado apenas em 2023. Lá, o preço do Blazer RS parte de US\$ 53.900 (cerca de R\$ 290 mil). Disponível com tração traseira ou integral, o modelo tem 292 cavalos de potência na variante com dois motores – um em cada eixo – ou 340 cavalos com a força somente acoplada ao eixo traseiro, com autonomia de 521 quilômetros. Em um segundo momento, o Blazer EV terá nos Estados Unidos a configuração SS, com até 565 cavalos.

LUXO E POTÊNCIA NO HORIZONTE



A BMW anuncia a chegada da quarta geração do X3, um SUV premium de médio porte, com novas tecnologias, digitalização avançada e o novo BMW iDrive com Sistema Operacional BMW 9, sistemas de direção e estacionamento para auxiliar o motorista e versões híbridas e a combustão, sempre com tração integral xDrive. O sistema de propulsão híbrida plug-in do X3 30e é composto por um motor a gasolina 2.0 de quatro cilindros associado a um elétrico integrado à transmissão Steptronic de 8 marchas, com 220 kW (300 cavalos) de potência combinada e autonomia 100% elétrica de até 90 quilômetros. O modelo topo de linha é o novo X3 M50 xDrive, com o mais potente motor a gasolina de seis cilindros em linha já instalado em um modelo M Performance. A unidade M TwinPower Turbo de 3,0 litros está associada à tecnologia híbrida moderada de 48V, com potência total de 293 kW (400 cavalos) canalizada para a estrada pela transmissão Steptronic Sport de 8 marchas. O X3 M50 acelera de zero a 100 km/h em 4,6 segundos.

LADEIRA ACIMA



A F-150 Lightning SuperTruck – um protótipo único, preparado pela Ford Performance como os “*superenvenenados*” carros de produção utilizados no Rali Dakar – desafiou com sucesso a lendária Subida da Montanha de Pikes Peak, no Colorado, Estados Unidos, no último domingo. E, ao contrário dos veículos “*esquisitões*” do Rali Dakar, a F-150 Lightning SuperTruck – feita a partir da picape elétrica usada nas ruas nos Estados Unidos e que poderá vir para o Brasil este ano – é bem bonita, apesar de um aerofólio um tanto avantajado colocado sobre a caçamba. Ela foi projetada pela Ford Performance, divisão de carros de alto desempenho da marca norte-americana em parceria com a preparadora Stard (Stohl Advanced Research and Development), fundada pelo piloto austríaco Manfred Stohl, para enfrentar as condições extremas de Pikes Peak. Além da aerodinâmica avançada, que gera 2.700 quilos de “*downforce*” (a força aerodinâmica de cima para baixo) a 240 km/h, ela tem motores elétricos otimizados para performance de pico. O trem de força da “coisa” tem três motores Stard UHP de seis fases e células de polímero de lítio NMC (níquel, manganês e cobalto) de ultra-alta performance, que geram uma potência de mais de 1.400 cavalos. Ao volante da F-150 preparada esteve o experiente piloto francês Romain Dumas, que tem em seu currículo vitórias em provas de Endurance como

nas 24 Horas de Le Mans (França), de Spa (Bélgica) e de Nürburgring (Alemanha) e nas 12 Horas de Sebring (Estados Unidos).

VONTADE DE VENDER



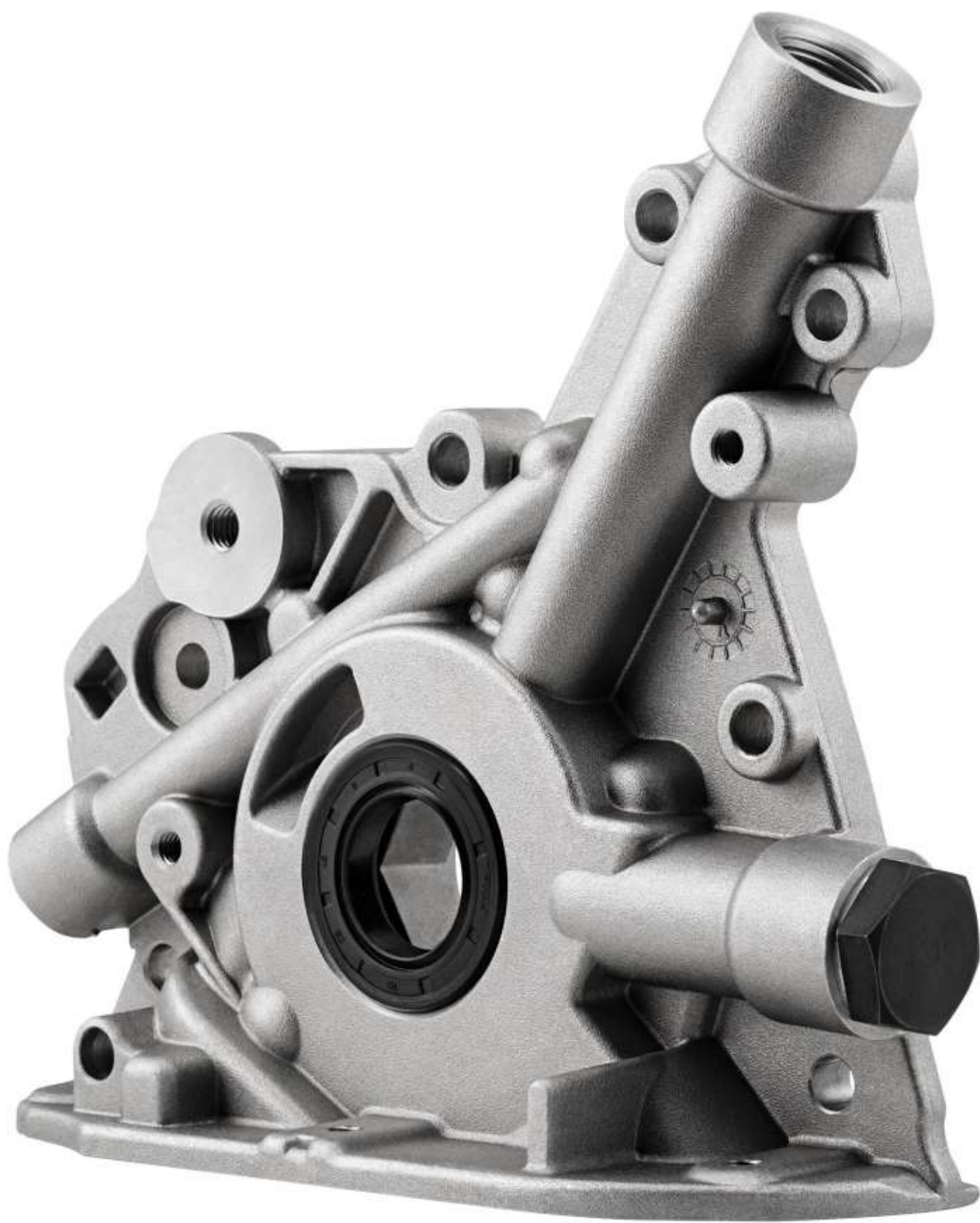
Até 4 de julho, a Citroën promove condições especiais para seus modelos fabricados no Brasil, incluindo pacotes de financiamento e bônus que passam de R\$ 30 mil. O C3 Live Plus pode sair por R\$ 69.900 na venda pelo e-commerce. No varejo, a versão Live Pack está com redução de R\$ 9 mil, partindo de R\$ 74.390. Já o C3 Feel baixa o preço na promoção de R\$ 86.390 para R\$ 80.390. Para os dois últimos, também se aplica o financiamento com taxa de 0,99% em 36 vezes e entrada de 50%. O hatch é equipado com motor 1.0 Firefly de até 75 cavalos e 10,7 kgfm, câmbio manual de 5 marchas e central multimídia Citroën Connect Touchscreen de 10 polegadas. O novo SUV Aircross parte de R\$ 99.990 no e-commerce e traz promoções no varejo, com R\$ 9 mil de bônus para as variantes de cinco lugares e R\$ 11 mil para as de sete. Para as configurações Feel Pack e Shine, de cinco e sete lugares, é ofertado o financiamento com taxa zero em 12 vezes e entrada de 80%. Toda a gama do Aircross é equipada com o motor T200 da Stellantis de até 130 cavalos e câmbio automático tipo CVT de 7 marchas simuladas. Os dois modelos são produzidos em Porto Real, sul do Estado do Rio de Janeiro.

UMA DOSE DE PRUDÊNCIA



A bebida alcoólica interfere na atenção do motorista e na direção do veículo por vários fatores, como perda do campo de visão, diminuição do raciocínio diante de decisões rápidas no trânsito, reflexo, consciência sobre as leis e aumento da direção agressiva. Criada em 2008, a Lei Seca prevê aplicação de multa, retenção e apreensão da CNH por um ano a motorista que dirigir sob influência de álcool, infração considerada gravíssima. O motorista pode sofrer ainda pena de detenção e medidas administrativas, como recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo se ele for causador de um acidente com vítimas fatais. A infração caracterizada por dirigir sob a influência de álcool poderá ser identificada mediante imagem, vídeo e constatação de sinais que indique alteração de sua capacidade psicomotora. O método mais conhecido para identificar a influência de álcool no motorista é o teste do bafômetro. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento também é considerado como infração gravíssima, com o motorista sofrendo as mesmas penalidades.

PARA O ÓLEO CIRCULAR



Responsável pela circulação do lubrificante no motor, a bomba de óleo é um item fundamental em qualquer automóvel. Sem ela, não há a lubrificação dos componentes internos. A bomba de óleo desempenha um papel semelhante ao do coração. Assim como o órgão humano bombeia o sangue para todo o corpo, ela tem por finalidade garantir o deslocamento do óleo lubrificante pelo interior do motor. Isso ocorre por meio da captação do óleo no cárter, para a distribuição pelo virabrequim, o eixo de comando, o tucho, as galerias, os mancais e demais peças mecânicas do propulsor. Quando o motor é acionado, a bomba puxa o óleo pelo tubo pescador, que é direcionado para o filtro de óleo e seguindo depois para todos itens que devem ser

lubrificados. *“A melhor forma de se evitar danos à bomba de óleo é seguir os procedimentos de manutenção indicados pelas fabricantes de veículos, respeitando os prazos de revisão preventiva e fazendo regularmente a troca do óleo lubrificante, conforme a especificação descrita no manual do veículo”*, recomenda Marlon Silva, coordenador técnico da Takao, marca de componentes para motor comercializada pela Goop Distribuidora.

NAS GRAÇAS DE NETUNO



Da vocação esportiva da Maserati vem o MC20 Icona e o MC20 Leggenda, duas séries especiais para celebrar o vigésimo aniversário do regresso da marca do tridente às competições, em 2004, com o MC12. Equipadas com o motor V6 Nettuno – de 630 cavalos, com duas bancadas de cilindros dispostas a 90 graus e cada uma delas tendo seu próprio turbocompressor -, as duas séries têm decorações especiais e conteúdos exclusivos, inspirados no MC12 Stradale e no MC12 GT1. A pintura externa do MC20 Icona lembra a do MC12 Stradale de 2004. Já o MC20 Leggenda tem uma pintura em Nero Essenza e Digital Mint Matte em referência ao MC12 GT1, três vezes vencedor e com dois segundos lugares nas 24 Horas de Spa, na Bélgica. O pacote de personalização Fuoriserie para as duas edições especiais se completa com interior de competição e bancos do tipo concha.

PEQUENOS AJUSTES NA GRANDALHONA

FORD F-150 GANHA NOVO VISUAL E CHEGARÁ RENOVADA AO BRASIL NO SEGUNDO SEMESTRE

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO



Em recente evento na Argentina, foi apresentada a nova F-150. Na linha 2024, que chegou ao mercado norte-americano no início deste ano, a picape grande da marca norte-americana teve sua estética renovada. No segundo semestre, ainda sem data confirmada, o novo modelo desembarcará no mercado brasileiro. Não há confirmação sobre quais versões virão ou sobre seus preços, mas provavelmente serão mantidas as duas configurações lançadas no ano passado no Brasil – Lariat e Platinum, vendidas respectivamente por R\$ 479.990 e R\$ 519.990. A possibilidade que a



picape venha também em uma versão mais barata, a XLT, é pouco provável. Já a variante Tremor, com apelo off-road, pode ser uma novidade na linha.

No visual, a picape trará modificações discretas. A grade é nova e os faróis foram redesenhados. A da Lariat traz molduras mais largas e duas grandes barras abrigando o logo da Ford, enquanto a Platinum vem com um estilo escurecido e tem mais filetes estreitos. As lanternas da picape receberam somente um novo desenho interno. O para-choque frontal ficou mais robusto. Na lateral, a mudança se restringe ao desenho das rodas. Opcionalmente em algumas versões, a caçamba traz uma nova tampa com acesso duplo Pro Access, que abre não apenas para baixo (da forma convencional) mas também para os lados (como a da picape Fiat Toro), para melhorar a acessibilidade.



Novos recursos digitais são possíveis na nova F-150 graças a um modem 5G LTE, que permite mapeamento mais rápido, oferece Wi-Fi a bordo e possibilita atualizações automáticas de software, se o cliente habilitar. Também é possível enviar “**feedback**” de voz sobre funcionalidades ou melhorias para a picape. O Sync 4 com tela de toque capacitiva de LCD de 12 polegadas é de série em toda a linha e complementa uma tela cluster padrão de 12 polegadas atrás do volante para fornecer informações ao motorista. Um Head-Up Display passou a ser oferecido na F-150 pela primeira vez.



No mercado norte-americano, a F-150 tem duas opções de motor V6 (2.7 EcoBoost e 3.5 EcoBoost), além do Coyote V8 das configurações que vêm atualmente para o Brasil, com 405 cavalos e 56,7 kgfm de torque, com câmbio automático de 10 marchas. Uma opção híbrida e até a elétrica Lightning também podem ser incluídas no portfólio brasileiro da F-150 – a Ford planeja dobrar o mix de picapes híbridas fabricadas no ano-modelo 2024.



Na nova F-150, há dez recursos de série de assistência ao motorista, incluindo as versões mais recentes de assistência pré-colisão com frenagem automática de emergência, sistema de manutenção de faixa e sistema de informação de ponto cego com alerta de tráfego cruzado, além de recursos avançados para rebocar trailers. A F-150 renovada traz um sistema em que o motor a combustão pode ser utilizado como gerador para fornecer energia para componentes elétricos.



Nos Estados Unidos, os clientes da F-150 experimentarão o Ford BlueCruise 1.2. O pacote de tecnologias permite novos recursos como o Lane Change Assist – faz mudanças de faixa sem que o motorista precise tocar no volante, bastando acionar a alavanca da seta de mudança de direção. A assistência autônoma In-Lane ajuda a reposicionar a picape, afastando-a de veículos grandes em faixas adjacentes, como ônibus ou caminhões. E o Ford Stolen Vehicle Services



pode ajudar na recuperação de um veículo da Ford roubado usando dados de localização diretamente do veículo – uma tecnologia que seria bem oportuna no mercado brasileiro.

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

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTO MOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO

LIXO MAIS LIMPO



Curitiba já iniciou os testes com o caminhão elétrico Volvo na coleta de lixo. A ação está sendo conduzida pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente e faz parte das análises para redução das emissões de CO₂ dos veículos de serviços da cidade. Um caminhão Volvo FM Electric estará em operação na frota da Cavo, empresa do grupo

Estre, que faz a coleta de resíduos da capital paranaense. O teste em Curitiba se estenderá por três meses. O caminhão é um FM Electric 4x2 rígido, dotado de dois motores elétricos que, combinados, geram 450 cavalos, e quatro baterias de 360 kWh de energia total. Implementado com um compactador de lixo de 15 metros cúbicos, o veículo tem autonomia de até 150 quilômetros. Após sua jornada diária, receberá recarga elétrica no pátio da Cavo. ***“Caminhões elétricos são muito adequados para a coleta de resíduos. Com zero emissões e baixo ruído, contribuem para o conforto e a qualidade de vida das pessoas que moram e trabalham nas áreas onde a operação é feita. Também podem ser usados em ambientes fechados ou em áreas de proteção ambiental”***, afirma Marco Mildenberg, diretor de eletromobilidade de caminhões da Volvo. O FM Electric é produzido na matriz da marca, na Suécia. No entanto, boa parte do projeto mecânico, elétrico e hidráulico foi desenvolvida pelos engenheiros no Brasil.



COMPRE BEM!!!

redemanaus.com.br



LUBRAX EXTRA TURBO
15W40 BALDE 20L

6x R\$ 56,00

SEM JUROS
NOS CARTÕES R\$ 336,00

OU R\$ **325,92** NO PIX



RODA DE AÇO 10 FUROS
P/PNEU 295 - A PARTIR DE

6x R\$ 115,00

SEM JUROS
NOS CARTÕES R\$ 690,00

OU R\$ **669,30** NO PIX



PNEU 275/80 R22,5
A PARTIR DE

6x R\$ 299,00

SEM JUROS
NOS CARTÕES R\$ 1.794,00

OU R\$ **1.740,18** NO PIX



PNEU 295/80 R22,5
A PARTIR DE

6x R\$ 312,00

SEM JUROS
NOS CARTÕES R\$ 1.872,00

OU R\$ **1.815,84** NO PIX

VANTAGENS REDE MANAUS

FRETE
GRÁTIS

6x
NOS CARTÕES

PIX
C/ DESCONTO

Manaus Mais

DUNLOP
QUEM TEM, ANDA BEM

REDE
MANAUS

OFERTAS VÁLIDAS ATÉ 29/06/24 ENQUANTO DURAR O ESTOQUE OU 200 UNIDADES DE CADA MODELO DE PNEU. FOTOS MERAMENTE ILUSTRATIVAS.



CLIQUE NO ANÚNCIO E CONHEÇA A REDE MANAUS

APROVADOS NAS ESTRADAS



Os caminhões Hyundai Xcient Fuel Cell, movidos a hidrogênio, ultrapassaram recentemente uma distância de condução acumulada de 10 milhões de quilômetros no uso em frota na Suíça – provando a confiabilidade de longo prazo da tecnologia de célula de combustível de hidrogênio em nível global. A conquista foi alcançada em apenas três anos e oito meses, desde que o Xcient Fuel Cell iniciou as operações, em outubro de 2020. Atualmente, um total de 48 caminhões Xcient Fuel Cell estão em operação na Suíça. O modelo é alimentado por dois sistemas de célula de combustível de 90 kW, o que resulta em potência total de 180 kW, e um motor elétrico de 350 kW, proporcionando uma autonomia de mais de 400 quilômetros. Em comparação com uma frota de caminhões a diesel comuns, que emitiriam aproximadamente 6.300 toneladas de dióxido de carbono ao percorrer uma distância acumulada de 10 milhões de quilômetros, o Xcient Fuel Cell garante uma queda significativa nas emissões desses gases. Estima-se que a redução seja equivalente à quantidade de carbono absorvida anualmente por cerca de 700 mil pinheiros, ou a criação de um pinhal com extensão de 508 hectares (cinco milhões de metros quadrados). Todos os caminhões pesados Xcient Fuel Cell em operação na Suíça utilizam apenas “**hidrogênio verde**”, que não emite carbono durante o processo de produção, e contribuem para a criação de uma cadeia de valor de hidrogênio amigável ao

ambiente na Europa. O Xcient Fuel Cell opera em dez países atualmente: Estados Unidos, Suíça, Alemanha, França, Holanda, Nova Zelândia, Coreia do Sul, Israel, Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos.

COLETIVO CONCEITUAL



A CBMM, empresa mineira líder mundial na produção e comercialização de produtos de nióbio, a Toshiba, conglomerado multinacional japonês da área de equipamentos e sistemas de tecnologia da informação e comunicações, e a Volkswagen Caminhões e Ônibus apresentaram um protótipo de ônibus elétrico com bateria de carregamento ultrarrápido. Os primeiros testes em operação real de um protótipo de ônibus elétrico movido à bateria de íons de lítio com Nióbio, uso inédito na indústria automotiva mundial, já se iniciaram. A maior vantagem desse tipo de tecnologia é permitir uma recarga ultrarrápida, em que se pode atingir a autonomia máxima do veículo em apenas dez minutos, maior segurança e uma vida útil três vezes maior em comparação à das baterias convencionais. A CBMM e a Toshiba trabalharam por seis anos em cooperação para desenvolver a tecnologia de óxidos mistos de Titânio com adição de Nióbio para o ânodo das células das baterias de íons de lítio, conhecida como NTO. Configurado sobre um chassi de 18 toneladas, o protótipo de ônibus tem autonomia estimada em 60 quilômetros, com um tempo de recarga de dez

minutos em pantógrafo de 300 kW. Está equipado com quatro packs de baterias de lítio com ânodo contendo Nióbio, cada um deles com capacidade útil de até 30 kWh. Entre as vantagens do sistema, a estrutura do ânodo de NTO permite suportar a recarga ultrarrápida e possibilita uma operação em temperaturas mais amenas, o que aumenta a vida útil da bateria, a segurança e gera uma redução no consumo de energia pela menor demanda por arrefecimento do sistema. Com relação à bateria com tecnologia NTO, a expectativa é que esteja disponível no mercado em 2025.

NA FILA DA TOMADA



A Iveco inicia a comercialização de mais uma novidade em seu portfólio multi-energético: o eDaily, a versão com baterias elétricas do furgão Daily. A

montadora está investindo R\$ 100 milhões no desenvolvimento e comercialização de produtos elétricos, de 2024 e 2026. Antes de chegar ao mercado, o eDaily passou por testes e validações na Europa e no Brasil. Componentes críticos foram testados em bancadas específicas, enquanto o veículo completo foi submetido a rigorosos testes de durabilidade em condições reais, incluindo várias missões de uso urbano, intermunicipal e rodoviário. Com uma plataforma de chassi modular, o eDaily oferece versões de chassi-cabine e furgão, com peso variando de 4,2 a 7,2 toneladas. Sua tração traseira e baterias escaláveis permitem um alcance de até 300 quilômetros e potência de cem a 140 kW. ***“Este é só o começo da nossa história com veículos de zero emissões no Brasil e na América Latina. Temos certeza de que o eDaily se tornará a escolha preferida para o transporte de cargas e de passageiros em vários segmentos que buscam reduzir sua pegada de carbono sem comprometer a performance”***, comemora Marcio Querichelli, presidente da Iveco.

QUANDO AS “ÉFES” SAEM DO FORNO

BMW MOTORRAD INICIA VENDAS DAS NOVAS F 800 GS, F 900 GS E F 900 GS ADVENTURE, QUE JÁ ESTÃO SENDO PRODUZIDAS EM MANAUS

POR Edmundo Dantas/AutoMotrix

FOTOS: DIVULGAÇÃO



A BMW Motorrad no Brasil avisa que os modelos F 800 GS, F 900 GS e F 900 GS Adventure já estão sendo produzidos na fábrica em Manaus e estarão disponíveis nas concessionárias a partir de 18 de julho. ***“Estamos orgulhosos por contribuir com a inovação e o crescimento do setor de motocicletas no país por meio da nossa produção em Manaus. Esses novos modelos chegam para deixar o line-up da BMW Motorrad Brasil ainda mais completo e desejado”***, comemora Alex Donatti, diretor da fábrica do BMW Group em Manaus, única fora da Alemanha a produzir motos da marca de forma exclusiva.

Mais sofisticadas, as motocicletas compartilham o mesmo motor. Trata-se de um dois cilindros em linha, com 895 cm³, 42 cm³ a mais que o modelo anterior. Ele proporciona um desempenho mais aprimorado para os modelos. Na F 800 GS, o propulsor rende 87 cavalos de potência e 9,3 kgfm de torque. Já nas F 900 GS e F 900 GS Adventure, são 90 cavalos a 6.750 rpm e 9,5 kgfm a 6.750 rpm. Os três modelos são equipados com câmbio de 6 marchas e corrente M-Endurance. Além de um aumento na potência de dez cavalos em cada modelo, segundo a marca, os novos motores são caracterizados por uma curva de torque mais linear.



Disponível em três versões (GS, GS Plus e GS Plus Triple Black com kit baixo), a nova F 800 GS vem de série com alarme antifurto, iluminação inteiramente de leds, ajuste do pedal de câmbio, manoplas aquecidas, painel de TFT e conectividade com o BMW Motorrad Connected, sistema de partida Keyless, protetor de mãos, suporte para malas laterais e três anos de garantia. As opções Plus vêm equipadas com suporte para Top Case, controle de velocidade de cruzeiro, cavalete central e preparação para dispositivos de navegação, de acordo com a configuração escolhida.



A nova F 900 GS chega ao Brasil em cinco versões (GS, GS Plus, GS Trophy, GS Trophy com kit baixo e GS Trophy Pro). Em comum em todas as variantes, o modelo vem equipado com ajuste de pré-carga, compressão e retorno da suspensão, ajuste dos pedais de freio e câmbio, corrente M-Endurance, iluminação full-led, manoplas aquecidas, painel de TFT e conectividade com o BMW Motorrad Connected, protetor de mãos, controle de pressão dos pneus, ponteira de escapamento Akrapovic, sistema de partida Keyless e três anos de garantia. De acordo com a configuração, o modelo pode ganhar assistente de troca de marchas Pro, modos de pilotagem Pro, preparação para dispositivo de navegação, controle de cruzeiro e, no caso da topo de linha, guidão com riser (mais 24 milímetros), suspensão dianteira Showa ajustável e suspensão traseira ZF/Sachs.



À venda em uma única versão, com duas opções de cores (cinza ou preto), a nova F 900 GS Adventure é desenvolvida para quem busca pegar a estrada. Entre seus equipamentos, destacam-se o tanque de combustível com 23 litros, que proporciona uma boa autonomia, suspensão com ajuste eletrônico, suporte para Top Case e malas laterais, modos de pilotagem Pro e assistente de troca de marchas Pro, cavalete central, faróis auxiliares, protetor de motor em alumínio, ABS Pro e controle dinâmico de tração.

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

RODA RIO

COLUNA SEMANAL SOBRE O UNIVERSO DAS MOTOCICLETAS

POR EDMUNDO DANTAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO

ESTILO CAMALEÔNICO



A nova geração da Scrambler da Ducati estreou em 2022 na Europa. Agora, a Ducati Brasil confirmou que o modelo estará nas concessionárias brasileiras em outubro. Foi mantido o bicilíndrico de 803 cc original do modelo, que fornece 73 cavalos de potência a 8.250 rpm e 6,7 kgfm de torque a 7 mil rpm. O design foi atualizado, mas mantém a essência da moto. O farol foi redesenhado, reposicionando o “X” no exterior do conjunto óptico, que é totalmente em leds. A lanterna também foi redesenhada. O chassi renovado inclui um novo braço oscilante e um quadro traseiro separado do principal. O amortecedor traseiro foi reposicionado para o centro da moto para melhorar a distribuição de peso. Para aprimorar a experiência de pilotagem, o

modelo vem agora com um acelerador eletrônico. Modos de condução ajudam a ajustar o desempenho da moto de acordo com as preferências do piloto. A nova Scrambler tem três cores básicas - amarelo, preto e vermelho -, mas a parte colorida do tanque pode ser substituída, assim como as etiquetas do aro, a carenagem do farol, a rabeta e os para-lamas. Na Europa, são disponibilizadas outras seis cores, em kits de acessórios para “**trocar**”. Mas não está confirmado se essa “**versatilidade cromática**” virá para o Brasil.

LIQUIDAÇÃO JUNINA



A Suzuki Motos do Brasil está com condições especiais para os modelos GSX-S1000, GSX-S1000 GT e V-Strom 1050, todos modelo 2023/2024. Até 30 de junho, os modelos podem ser adquiridos com entrada de 60% e o restante em 24 meses com taxa zero. O modelo mais icônico da marca, a Hayabusa (GSX-1300R), também no modelo e cores 2023/2024, está com bônus de R\$ 10 mil. A scooter premium AK550, da Kymco, uma das marcas representadas pelo grupo J. Toledo e disponíveis na rede de concessionárias Suzuki Motos, também está com condições especiais até o fim de junho. Na compra do modelo, é possível escolher entre emplacamento gratuito ou um bônus de R\$ 3 mil.

RIO COM NOVIDADES



A Shineray Rio 125 traz novidades. A CUB lançada em 2023 passou por sua primeira atualização, que agregou ao modelo painel digital e farol de

leds. Equipada com motor monocilíndrico de 123,6 cc, de oito cavalos a 8 mil giros e 0,9 kgfm de torque a 6 mil giros, a Rio 125 adora um câmbio de 4 marchas. O sistema de partida é elétrico e a pedal. Com peso de 90 quilos, a Shineray Rio 125 tem tanque de 4,2 litros e pode levar carga máxima de 150 quilos. O modelo da Shineray também traz de série setas de leds, DRL (Daytime Running Light), entrada USB, guarda-volume e cavalete central. As rodas são de 17 polegadas na dianteira e 14 polegadas na traseira. Os freios são a disco na frente e a tambor atrás. O preço da Rio 125 EFI é de R\$ 10.690.

ALEGRIA DA GAROTADA



A Fun Motors, fabricante paulista de veículos off-road, aposta no sucesso entre a garotada com o lançamento do E-Flash, um mini quadriciclo elétrico para crianças de três a seis anos. Os quadriciclos são adequados para brincadeiras e diversão, adaptando-se a vários tipos de terrenos e trilhas. O E-Flash destaca-se por seus diferenciais como os três níveis de velocidade, permitindo aos pais controlar a segurança para a garotada. Com 800W de potência, o veículo totalmente elétrico tem suspensão dianteira independente e freio a disco, proporcionando segurança e conforto durante a pilotagem. O E-Flash destaca-se ainda por ser silencioso, que o torna ideal para uso em condomínios e áreas residenciais. ***“Com uma velocidade máxima de 35 km/h e autonomia de até 18 quilômetros ou 45 minutos de uso contínuo, o E-Flash também oferece carregamento rápido, garantindo menos tempo de espera e mais tempo de diversão para as crianças”***, explica Ricardo Kasaki, diretor da empresa. Mais informações em <https://gpunique.com.br/>



Prêmio
RODA RIO



Clique e saiba mais!



ELETROMOBILIDADE NA PRÁTICA

O ÔNIBUS ELÉTRICO URBANO AZURE A12BR FOI COLOCADO À PROVA NA ENERGY SUMMIT 2024

DE REDAÇÃO



A Higer Bus Company Limited, também conhecida como Higer Bus, é uma fabricante chinesa de ônibus criada em 1998 com sede em Suzhou. Líder mundial na fabricação de ônibus elétricos, a empresa marcou presença no Energy Summit 2024, evento global de inovação e empreendedorismo em energia e sustentabilidade realizado de 17 a 19 de junho na Cidade das Artes, na Zona Oeste do Rio de Janeiro. O objetivo do evento foi mostrar os impactos positivos e práticos que a tecnologia da eletromobilidade traz para as empresas e para a sociedade. Os visitantes tiveram oportunidade de andar no Azure A12BR, um ônibus elétrico urbano que se destaca por reunir os mais avançados componentes de segurança, sustentabilidade e acessibilidade. O ônibus elétrico fez a ligação Cidade das Artes – estação metrô Jardim Oceânico – Cidade das Artes. O A12BR possibilita autonomia superior a 250 quilômetros e recarga rápida de até três horas, além de um sistema de frenagem regenerativa que pode aumentar a autonomia em 30%. Já é adotado em mais de 130 países e está próximo de chegar à marca de 15 mil unidades vendidas.

PROCESSO CONTÍNUO

DESDE A INAUGURAÇÃO, HÁ OITO ANOS, A JAGUAR LAND ROVER INVESTIU MAIS DE R\$ 1 BILHÃO NA UNIDADE DE ITATIAIA



A Jaguar Land Rover comemora o oitavo aniversário de sua fábrica em Itatiaia, Rio de Janeiro. Desde a inauguração, a fabricante inglesa, que é uma subsidiária da indiana Tata Motors Limited, investiu mais de R\$ 1 bilhão na unidade fluminense, aprimorando as instalações e ampliando a capacidade de produção. Ao longo dos oito anos, a fábrica de Itatiaia consolidou-se como um pilar estratégico para o compromisso da JLR com a sustentabilidade e a responsabilidade social na América Latina. A fábrica adota práticas ambientais avançadas, incluindo a redução de emissões de CO₂, uso de energia renovável, a implementação de um programa de reciclagem abrangente e programas de treinamento e desenvolvimento profissional para os moradores de Itatiaia e das cidades vizinhas. ***“Continuaremos avançando para garantir um futuro sustentável e próspero para nossas marcas, para os clientes e para a comunidade local”***, avisa João Oliveira, CEO da JLR América Latina e Caribe.

RODA RÍO