

# RODA **RIO**



**ELÉTRICO SCANIA K 230E B4x2LB CONFIRMADO NA LAT.BUS 2024**



## TESTE **VOLKSWAGEN ID.4**

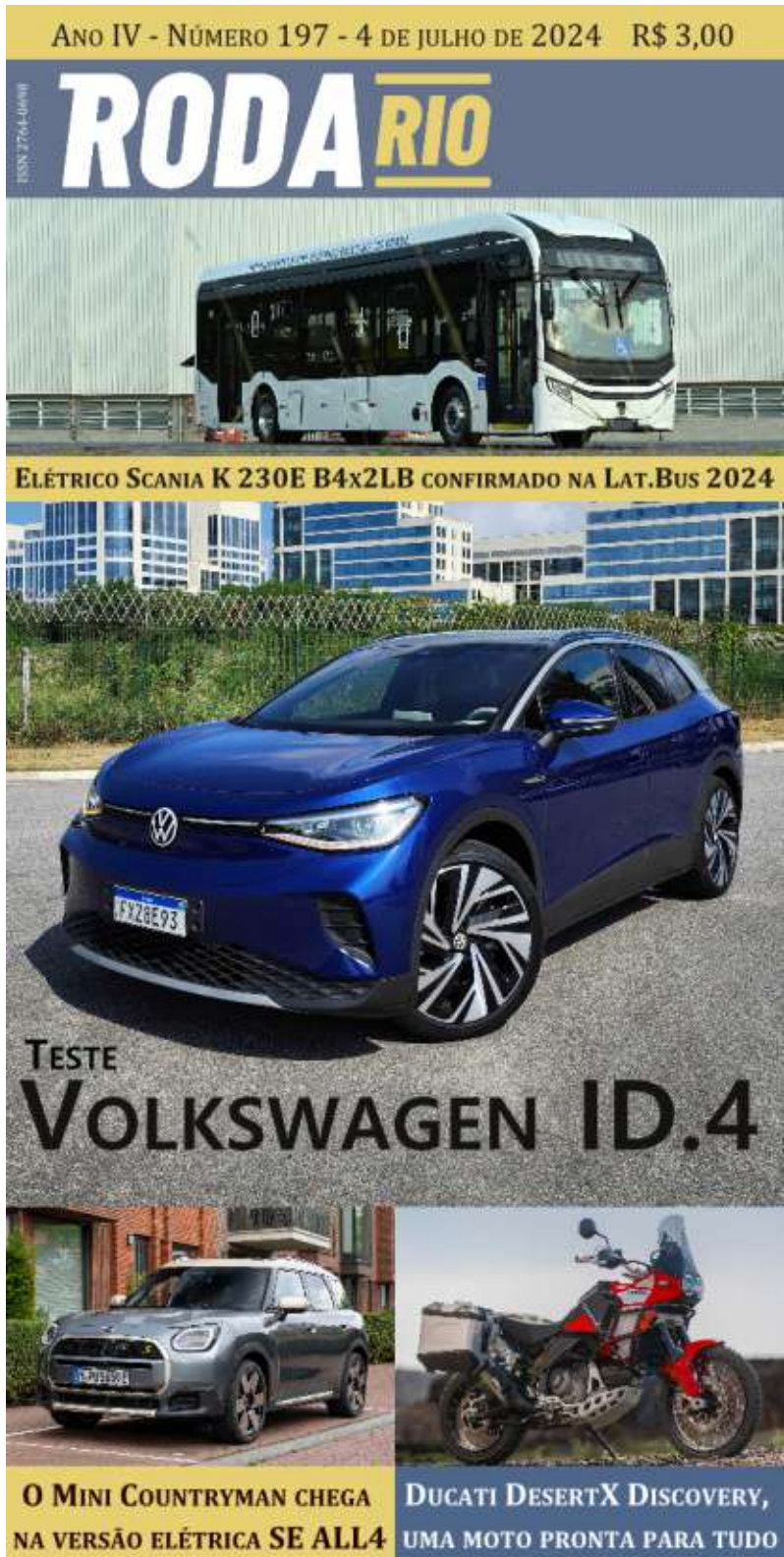


**O MINI COUNTRYMAN CHEGA  
NA VERSÃO ELÉTRICA SE ALL4**



**DUCATI DESERTX DISCOVERY,  
UMA MOTO PRONTA PARA TUDO**





Na centésima nonagésima sétima edição de **Roda Rio**, o **Destaque** é um teste com o **Volkswagen ID.4**, utilitário esportivo elétrico médio importado da Alemanha que não é vendido no Brasil – há um ano, é disponível apenas no sistema de assinatura. O **Panorama** apresenta o **Mini Countryman SE ALL4**, SUV elétrico da marca inglesa que acaba de desembarcar no mercado nacional. O **CarNews** revela

que a **Kia Carnival**, minivan grande sul-coreana, retorna às concessionárias brasileiras em sua linha 2025 com um motor 3.5 V6 a gasolina. O **TranspoNews** traz uma novidade importante para o Lat.Bus 2024, que acontecerá no início de agosto – o **Scania K 230E B4x2LB**, o ônibus elétrico da marca sueca que será produzido em 2025 no ABC Paulista. E o **MotoNews** mostra a **Ducati DesertX Discovery**, novo modelo da fabricante italiana que promete ser uma motocicleta pronta para qualquer aventura. 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 do Volkswagen ID.4.....05

**Panorama:** Mini Countryman SE ALL4.....15

**CarNews:** Kia Carnival.....20

**CarMais**.....24

**TranspoNews:** o ônibus elétrico Scania K 230E B4x2LB estará na Lat.Bus 2024.....32

**TranspoMais**.....36

**MotoNews:** Ducati DesertX Discovery.....41

**MotoMais**.....44

**Rio**.....49





## Uma revista diferente - porque não tem igual!

***LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA***

**(REG. PROF. 17.648/106/23)**

# FOTOGRAFIA E TRATAMENTO DE IMAGEM

***LUIZA KREITLON***

# EDITORACÃO

***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**





# EXEMPLAR DE ASSINANTE

**DISPONÍVEL HÁ UM ANO SOMENTE PELO SISTEMA DE ASSINATURA SIGN&DRIVE, O ELÉTRICO VOLKSWAGEN ID.4 AINDA É RARIDADE NAS RUAS BRASILEIRAS**

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



O ID.4 chegou ao Brasil há um ano, em julho de 2023, mas não foi colocado à venda. O primeiro modelo 100% elétrico da Volkswagen no mercado nacional foi disponibilizado apenas pelo sistema de assinatura Sign&Drive. Como outros programas de assinatura de veículos, o da marca alemã oferece benefícios como assistência vinte e quatro horas, documentações, garantias, gestão de multas e manutenção preventiva inclusa. No lançamento do ID.4 no Brasil, o cliente precisava desembolsar R\$9.990 por mês para levar o SUV em um contrato de 24 meses e franquias de mil e quinhentos quilômetros. Ao fim do contrato, não há a opção de comprar o carro. Como a demanda ficou abaixo do esperado, a Volkswagen resolveu melhorar a oferta. Desde fevereiro deste ano, nos contratos de 24 meses, assinar o ID.4 passou a custar R\$ 6.990 mensais (para rodar até 1.500 quilômetros por



mês). Há ainda opções de assinar para dois mil quilômetros por mês, pagando R\$ 8.490 mensais, ou para 2.500 quilômetros por mês por R\$ 8.890 mensais, sempre para períodos de 24 meses.



Para quem já havia adquirido a assinatura do ID.4, os contratos foram atualizados com o valor da mensalidade reduzido – a diferença paga a mais nas faturas anteriores foi abatida a partir de abril. O fato é que, apesar da redução no valor, assinar o SUV elétrico da Volkswagen continua a ser uma opção ao alcance de poucos – é um automóvel bem difícil de se encontrar nas ruas nacionais. A hipótese de que, futuramente, o ID.4 venha a ser vendido nas concessionárias brasileiras não é confirmada nem descartada pela marca alemã.

Construído sobre a plataforma MEB, o ID.4 é disponibilizado pelo Sign&Drive somente na versão Pro Performance, uma configuração intermediária, equipada com motor no eixo traseiro e tração traseira – a versão “**top**” GTX 4Motion, disponível na Europa e nos Estados Unidos, traz dois motores, um em cada eixo, portanto, com tração integral. O estilo da carroceria é robusto, com linha de cintura elevada e facilmente identificável como um Volkswagen, privilegiando formas mais suaves. De perfil, chamam a atenção as impressionantes rodas de



21 polegadas – com pneus 225/45 na dianteira e 255/40 na traseira –, posicionadas nos limites da carroceria. A opção pelos balanços curtos ajuda a ampliar o espaço entre-eixos – que tem 2,76 metros e é maior em comparação aos SUVs médios concorrentes. Já as demais dimensões estão dentro do segmento: 4,58 metros de comprimento, 1,85 metro de largura e 1,61 metro de altura. Um acabamento prateado, da coluna dianteira até a traseira, passando sobre as portas, aumenta a percepção de leveza. Na frente e atrás, além dos emblemas redondos da marca alemã, o destaque visual fica por conta dos faróis e das lanternas com tecnologia IQ.Light Matrix com Light Bar, com elementos internos bem distintos. O ID.4 vem em duas opções de cores: Azul Dusk (a do modelo testado) e Cinza Moonstone, ambas com teto na cor Preto Piano.



Qualquer Volkswagen com motor atrás e tração traseira sempre evocará uma “**referência ancestral**” ao Fusca – um compacto que, às vésperas da Segunda Guerra Mundial, tornou-se o



primeiro modelo da marca alemã. A mesma configuração foi repetida no segundo Volkswagen mais famoso: a Kombi. Mas as referências ao passado se restringem a isso, já que o ID.4 é um veículo moderno – com soluções originais e tecnologias futuristas. A seleção das marchas é feita em um seletor posicionado em uma haste atrás do volante. O painel de instrumentos digital de 5,3 polegadas de estilo flutuante disponibiliza somente as informações mais relevantes, como velocidade, modos de condução e autonomia. Boa parte dos ajustes são acessíveis apenas pela tela sensível ao toque do multimídia. Entre eles, o Memory Park Assist Plus, que permite gravar trajetos curtos para que o carro possa repeti-los autonomamente até estacionar sozinho.



Com potência de 204 cavalos e torque de 31,6 kgfm, o motor elétrico do ID.4 é instalado sobre o eixo traseiro, enquanto a bateria de 77 kW fica no assoalho. Ela oferece sistema de recarga rápida e é capaz de completar até 80% da carga em 40 minutos, em um carregador DC (150 kW). A autonomia é de 370 quilômetros no ciclo PBEV (do Inmetro). Caso o assinante do ID.4 decidir ter um carregador elétrico em casa, um modelo da Greenv é oferecido aos usuários do Sign&Drive para locação por 24 meses, por R\$ 599 mensais. Também é disponibilizado para compra, por R\$7.649.





Em termos de segurança, o ID.4 traz sete airbags, câmera 360 graus com vista pela central multimídia, ACC (controle de cruzeiro adaptativo) mais frenagem autônoma de emergência e função stop&go, Turn Assist (assistente de conversão transversal) e Side

Assist, que mantém o veículo na faixa de forma ativa. “**Mordomias**” como abertura e fechamento elétricos da tampa do porta-malas, iluminação interna em leds com 30 opções de cores e teto panorâmico de vidro reforçam a habitabilidade.



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

**Claudinei Brogliato**  
CEO Itapemirim



## SINGULARIDADES TECNOLÓGICAS



No ID.4, os bancos frontais ergoActive, com acabamento em alcântara, são bastante confortáveis, contam com ajustes elétricos, funções memória, aquecimento e massagem. Na traseira, embora o espaço seja amplo, o passageiro do meio convive com um encosto ressaltado – atrás dele, fica uma portinhola que dá acesso ao compartimento de bagagens. A fita de leds que percorre todo o painel usa diferentes pulsos para “*interagir*” com o motorista – sinaliza se o carro está pronto para ser dirigido ou se a bateria está sendo carregada. A central multimídia tem tela de 10 polegadas e conexão sem fio para Apple CarPlay e Android Auto. Há carregador de celular por indução, ar-condicionado AirCare Climatronic Touch de três zonas e quatro portas USB-C. O acabamento interno é de qualidade e há harmonia de cores e texturas. O teto panorâmico de vidro é fixo, com cortina. E o porta-malas leva bons 543 litros.



O console central ajustável é prático, mas a proposta de eliminar o máximo de botões complica funções que deveriam ser simples. Há concentração de informações no multimídia, e acionar os comandos “*touch*” no multimídia e no volante pode ser complicado com o carro em movimento. No lado do motorista, os comandos de abertura das portas e dos vidros contam com duas teclas apenas – é necessário acionar previamente um seletor “*Rear*” para indicar se pretende comandar as janelas das portas da frente ou das de trás. Regular a temperatura do ar-condicionado também é mais complicado que o necessário, pela “*economia*” de botões. O sistema de estacionamento autônomo Park-assist é eficiente, no entanto, requer algum tempo de aprendizado.





## HARMONIA FUTURISTA



Até existe um botão de partida no ID.4, mas ele é supérfluo. Com a chave a bordo, basta pisar no pedal do freio para que o SUV elétrico esteja pronto para rodar – e o carro desliga sozinho quando o motorista aperta o “**P**” nos comandos do painel de funções, que fica em uma haste atrás do volante. Uma vez em movimento, o torque (instantâneo, como em qualquer elétrico) é farto. Basta pisar no acelerador para ter os 31,6 kgfm disponíveis. O comportamento dinâmico do ID.4 não chega a ser tão exuberante quanto o de outros elétricos mais “**forçados**” – o ID.4 acelera de zero a 100 km/h em 8,5 segundos e chega à velocidade máxima de 160 km/h (limitada eletronicamente). Variando entre os modos “**Eco**”, “**Confort**” e “**Sport**”, é possível de se perceber que o carro evolui na capacidade de acelerar mais rapidamente. Na estrada, os 204 cavalos dão conta de mover as mais de duas toneladas do SUV se dificuldades. Ultrapassar parece ser sempre fácil – e o baixo nível de ruído a bordo reforça tal impressão.



A força do motor elétrico aplicada às rodas traseiras torna a dinâmica do ID.4 mais agradável e mais divertida do que nos elétricos com tração frontal. Como recebem mais torque devido à tração do motor, os pneus traseiros são mais largos. A suspensão bem calibrada e o centro de gravidade baixo gerados pelas baterias no assoalho reforçam a estabilidade em trechos sinuosos e reduzem as oscilações em pisos irregulares – amenizando dois problemas corriqueiros nos SUVs, com suas carrocerias altas e suspensões normalmente mais “*molengas*”. As tecnologias disponibilizadas no ID.4 ajudam a tornar a convivência agradável. O sistema de recuperação máxima de energia atua como um suave freio-motor – basta parar de acelerar que o carro perde velocidade de forma gradual e confortável. O assistente de condução ativo permite manter uma distância pré-programada do veículo à frente, inclusive parando e retomando a marcha quando possível. O assistente de manutenção de faixa é eficaz e o controle adaptativo de suspensão (DCC) adapta o sistema suspensivo de acordo com modo de condução e terreno. A autonomia pode superar os 370 quilômetros previstos pelo Inmetro. Dirigindo de forma econômica, dá para passar dos 400 quilômetros sem preocupações com recargas.





# FICHA TÉCNICA

## VOLKSWAGEN ID.4



**MOTOR:** ELÉTRICO SÍNCRONO POSICIONADO NA TRASEIRA

**POTÊNCIA:** 204 CAVALOS

**TORQUE:** 31,6 KGFM

**BATERIAS:** ÍONS DE LÍTIO, 77 kWh

**AUTONOMIA:** 370 KM (INMETRO)

**TRAÇÃO:** TRASEIRA

**DIREÇÃO:** ELÉTRICA

**CARROCERIA:** SUV MÉDIO DE QUATRO PORTAS PARA 5 PESSOAS

**DIMENSÕES:** 4,58 METROS DE COMPRIMENTO, 1,85 METRO DE LARGURA, 1,61 METRO DE ALTURA E 2,76 METROS DE ENTRE-EIXOS

**PESO:** 2.142 QUILOS

**PORTA-MALAS:** 543 LITROS

**SUSPENSÃO:** MACPHERSON NA DIANTEIRA E INDEPENDENTE MULTIBRAÇOS NA TRASEIRA, AMBAS COM MOLAS HELICOIDAIS

**FREIOS:** DISCO VENTILADO NA DIANTEIRA E TAMBOR NA TRASEIRA

**PNEUS:** 225/45 R21 NA DIANTEIRA E 255/40 NA TRASEIRA

**PREÇOS:** DISPONÍVEL SOMENTE PARA ASSINATURA, POR R\$ 6.990 MENSAIS (PARA RODAR ATÉ 1.500 QUILOMETROS/MÊS), R\$ 8.490 MENSAIS, (PARA ATÉ 2 MIL QUILOMETROS/MÊS) OU R\$ 8.890 MENSAIS (PARA 2.500 QUILOMETROS/MÊS), PARA CONTRATOS DE 24 MESES.



# CRESCEU E ELETRIFICOU-SE

**MAIOR MODELO JÁ PRODUZIDO PELA MINI, O NOVO COUNTRYMAN ELÉTRICO DESEMBARCA NO BRASIL EM DUAS VERSÕES, A PARTIR DE R\$ 294.990**

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



O mais longo modelo feito pela Mini acaba de chegar ao Brasil, em sua versão 100% elétrica. O Countryman SE ALL4 debuta no mercado brasileiro – produzido em Oxford, Inglaterra – em duas opções, a Exclusive, com preço de R\$ 294.990, e a Top, a R\$ 339.990. Ambas têm dez opções de cores para a carroceria (Cinza Melting, Vermelho Chili, Verde British, Preto Midnight, Branco Nanuq, Azul Sunset, Azul Blasing, Cinza Legend, Azul Slate e Verde Smokey). Em relação à cor do teto, a Exclusive tem três escolhas (branco, preto ou da cor do veículo) e a Top acrescenta uma quarta, em prata. Quanto ao revestimento interno, a Exclusive pode ter a combinação de Vescin e tecido em preto ou cinza. Na Top, há três possibilidades – preto e Vescin Dark Petrol, marrom e Vescin Vintage Brown ou apenas Vescin Beige.

O Countryman cresceu em relação à variante a combustão, medindo agora 4,43 metros de comprimento (13,6 centímetros maior), 1,84 metro de largura (dois centímetros a mais), 1,64 metro de



altura (ante 1,57 metro da anterior) e 2,69 metros de entre-eixos (também dois centímetros a mais). Como consequência direta, o Countryman elétrico oferece mais espaço para todos os ocupantes. Na prática, o motorista e o passageiro da frente ganham quase três centímetros de largura para os ombros e cotovelos. Atrás, há mais 2,5 centímetros na largura para os ombros. O porta-malas passa a ter 460 litros de capacidade (55 litros a mais que a geração anterior), crescendo para 1.450 litros com o banco traseiro rebatido.



As rodas têm 18 ou 20 polegadas e variam de acordo com a configuração. Para ambas, o design é inédito, sendo aerodinamicamente otimizadas, reforçando o caráter esportivo do Countryman SE. Na lateral, o desenho da coluna “C” (a traseira), com o logotipo “ALL4” estampado, apoia a linha do teto na parte de trás do veículo e faz com que o modelo pareça mais curto, embora não sendo. A traseira tem linhas mais “*limpas*”, para-choque com design robusto e lanternas em leds em posição vertical. De acordo com a Mini, forma e função caminham lado a lado no novo Countryman elétrico. O modelo teve sua aerodinâmica aprimorada em túnel de vento para melhorar sua eficiência para cortar o vento, resultando em um coeficiente aerodinâmico de 0,26 cx, enquanto o carro a combustão tem 0,31 cx. A título de



balizamento, a média do coeficiente de um carro de passeio fica em 0,30 cx, em 0,40 cx em picapes e em 0,49 cx no antigo Fusca.



Dois motores elétricos com uma potência total de 306 cavalos e torque de 49,4 kgfm (instantâneo, como em todo elétrico) movem o Countryman SE, justificando o “**sobrenome**” ALL4. Segundo a Mini, o novo Countryman acelera de zero a 100 km/h em 5,8 segundos e pode chegar à velocidade máxima de 180 km/h, limitada eletronicamente. A fabricante britânica garante ainda que o novo modelo mantém o Go-Kart Feeling (algo como “**sensação de estar dirigindo um kart**”), assegurando um bom comportamento especialmente nos contornos de curvas mais rápidas. A bateria do Countryman SE tem um conteúdo energético de 66,45 kWh e possibilita até 320 quilômetros de autonomia, conforme o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular do Inmetro. Com capacidade de carregamento rápido de até 130 kW, pouco menos de 30 minutos são suficientes para carregar a bateria de 10% a 80%.

Uma das características mais cativantes em um Mini é seu interior, principalmente no visual oferecido ao motorista. E a marca se inspirou em suas origens para conferir ao novo Countryman um interior ergonômico e uso inteligente de espaço. O modelo mantém como principal destaque o enorme display redondo de 24 centímetros de



diâmetro. A tela OLED tem alta resolução e é a mesma utilizada nos smartphones mais modernos. Compatível com Apple CarPlay e Android Auto sem fio, ela é responsável por reunir todas as informações do veículo, desde o painel de instrumentos até os sistemas de assistência ao motorista e entretenimento. Equipada com o novo Mini Operating System 9, todas as funções do veículo podem ser operadas intuitivamente por meio de toque ou pelo assistente de voz. Há ainda animações para entreter os ocupantes, com o sistema de som da versão topo de linha assinado pela Harman-Kardon.



Já pelo Mini Experience Modes, os ocupantes do novo Countryman podem experimentar um visual completamente distinto em todo o interior do carro por meio de gráficos de iluminação especiais em diferentes cores e padrões, enquanto o Mini Driving Sounds cria um ambiente futurista para a cabine, mudando o som emitido nas acelerações de acordo com o modo de condução selecionado. O design minimalista do cockpit fica evidente em uma barra de controle, posicionada logo abaixo da tela OLED. Ela reúne quase todos os controles físicos necessários para o funcionamento do carro, incluindo os comandos de funções, como o “**D**” (de driving), o “**R**” (de ré) e o “**P**” (de parking). Isso elimina a necessidade de um seletor de marcha e



cria espaço no console central para porta-objetos, com os smartphones podendo ser armazenados em um grande compartimento e carregados sem fios ao mesmo tempo.



Sistemas de assistência inéditos, como o Driving Assistant Plus e o Parking Assistant Plus, dão suporte ao motorista. Além do controle de velocidade adaptativo, o novo Countryman conta com o Steering and Lane Assistant, para manter o carro dentro da faixa de

rodagem. Todas as opções oferecidas pelos sistemas avançados de assistência ao motorista são visualizadas em tempo real pelo Assisted View na tela OLED. O novo Mini soma as funções de estacionamento automático e do Parking View de 360 graus, e é capaz de identificar possíveis vagas de estacionamento graças a 12 sensores ultrassônicos e quatro câmeras.



# CAMAROTE VIP MÓVEL

A MINIVAN GRANDE CARNIVAL VOLTA AO PORTFÓLIO BRASILEIRO DA KIA EM VERSÃO ÚNICA, COM MOTOR V6 A GASOLINA E PREÇO DE R\$ 649.990

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Praticamente sem concorrência, tanto a nível mundial quanto no mercado brasileiro, a minivan grande Carnival foi lançada em 1999, inclusive fazendo parte do portfólio nacional da Kia em algumas temporadas. Agora, a marca sul-coreana pertencente ao grupo Hyundai traz a quarta geração da minivan de luxo com capacidade de transportar até sete passageiros, prometendo revisão em vários itens de equipamentos para continuar atraindo as famílias e tendo grande aplicabilidade corporativa. A nova Carnival desembarca no Brasil em versão única e com preço de R\$ 649.990. Com o lançamento da quarta geração da Carnival, a Kia abre uma trégua na sua nova filosofia de mercado – apresentada em 2021 – de ser a marca a capitanear a eletrificação veicular no grupo sul-coreano. No mercado brasileiro, a Carnival 2025 traz um motor 3.5 V6 Lambda III



MPi a gasolina, que gera 272 cavalos de potência a 6.400 rpm e 33,4 kgfm de torque a 5 mil giros, acoplado à transmissão automática de 8 marchas e à tração dianteira.



Com um linguagem de design chamada pela Kia de “***opostos unidos***”, a nova Carnival tem alguma ousadia nas linhas, mais afins às de um SUV. A minivan tem uma enorme grade, que domina a frente do carro, com os conjuntos ópticos nas extremidades. As luzes dianteiras contam com desenho arrojado, com os faróis principais dispostos em quatro segmentos verticais de cada lado, serpenteados pelas luzes de circulação diurna, que invadem as laterais e boa parte de cima da grade. A proposta de design das DRLs se repetem nas lanternas, tudo em leds – na frente e atrás. Ainda na parte traseira, a proposta da Kia foi pela simplificação, com a placa de identificação do veículo reposicionada na parte inferior da tampa do porta-malas, abaixo do novo logo da marca sul-coreana, também adotado em 2021. As novas rodas são de 19 polegadas “***Após um período de ruptura de oferta da Carnival no mercado brasileiro, estamos felizes em poder anunciar a normalização de sua comercialização. Mais moderna e atualizada, a Carnival continuará atendendo aos clientes que necessitam de amplo espaço para até oito pessoas e mais bagagens. Não poupamos esforços em oferecer o máximo***



*disponível em recursos de segurança, de tecnologia e de conforto”, garante José Luiz Gandini, presidente da Kia Brasil.*



No interior, a Carnival também foi repensada. O assistente de saída SEA (Safe Exit Assist) faz parte do conjunto de tecnologias de segurança da sua quarta geração. O SEA evita que as portas traseiras deslizantes se abram – prevenindo que crianças saiam do veículo sem autorização dos responsáveis – se o sistema detectar um carro se aproximando por trás em ambos os lados. Os controles de entretenimento e climatização, agora com comandos comutáveis em tela sensível ao toque única, alinhados horizontalmente no painel central, têm um design minimalista, assim como o console central com porta-copos duplos. Em posição de destaque está o conjunto de duas telas, em formato panorâmico e curvo, sendo o painel de instrumentos totalmente digital de 12,3 polegadas e a tela de infoentretenimento – com a mesma medida – integrados. A multimídia tem espelhamento para Apple CarPlay e Android Auto sem fio (ou por USB). Há ainda duas portas USB tipo C no console dianteiro para carregamento de equipamentos eletrônicos, sendo uma para transmissão de dados, e outra USB C no encosto do banco dianteiro para os passageiros de trás.





Com 5,15 metros de comprimento, 1,99 metro de largura, 1,77 metro de altura e 3,09 metros de entre-eixos, a nova Carnival

é tão grande que cabem 627 litros no porta-malas mesmo com a terceira fileira de bancos colocada. Com apenas os dois assentos da frente, a minivan pode levar até 2.827 litros. A nova Carnival tem uma gama de sistemas de segurança passiva e ativa, além de oito airbags. O veículo oferece ainda novos sistemas avançados de assistência ao motorista (ADAS), incluindo assistente para prevenção de colisão frontal, assistente de colisão por ponto cego, monitor de ponto cego com visualização no painel de instrumentos, comutação de farol alto, piloto automático adaptativo, assistente de centralização na faixa de rodagem e de permanência na faixa de rodagem e câmeras de visão de 360 graus. A suspensão dianteira é independente tipo MacPherson, com molas helicoidais e amortecedores a gás, enquanto a traseira é multilink.



POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX  
FOTOS: DIVULGAÇÃO

## SEM TEMPO RUIM



A Mercedes-Benz Cars & Vans do Brasil apresenta o novo Mercedes-AMG SL 63 S E Performance, equipado com a tecnologia híbrida plug-in criada para a equipe de Fórmula-1 pela AMG. O novo modelo carrega o legado de quase 70 anos criado a partir do 300 SL de 1952. O SL 63 S E Performance desembarca no Brasil com preço de R\$ 1.689.900. O carro utiliza uma arquitetura de construção completamente nova para o modelo conversível de 2+2 lugares, desenvolvida pela Mercedes-AMG, com o chassi projetado como uma estrutura composta de alumínio leve. O SL 63 S E Performance é equipado com motor 4.0 V8 biturbo AMG acoplado ao eixo dianteiro combinado com uma unidade de propulsão elétrica no eixo traseiro. O conversível tem um total de 816 cavalos de potência e 142 kgfm de torque, com autonomia puramente elétrica de apenas 13 quilômetros. O **“bólide sem chapéu”** tem tração AMG Performance 4Matic totalmente variável e transmissão AMG Speedshift MCT 9G. Os oito programas de condução



AMG Dynamic Select “Electric”, “Battery Hold”, “Comfort”, “Smoothness”, “Sport”, “Sport+”, “Race” e “Individual” são precisamente ajustados à nova tecnologia de propulsão.

## DISTRAÇÃO ELETRÔNICA



Para muitos motoristas, fazer uso de dispositivos eletrônicos que nada têm a ver com a condução do veículo é uma prática comum. E essas ferramentas estão se tornando cada vez mais complexas e acessíveis. Smartphones - verdadeiros computadores de mão - e computadores de bordo são bons exemplos disso. ***“Usar um smartphone enquanto dirige tornou-se uma parte normal da vida cotidiana. Ao mesmo tempo, o número de possíveis distrações nos veículos está aumentando. Embora muitos motoristas estejam cientes do perigo, eles não transferem essa percepção para a condução do dia a dia. É isso que está no cerne do problema e pode ser fatal. A distração ao dirigir não deve ser um hábito”***, alerta Lucie Bakker, diretora de Sinistros do Grupo Allianz de seguro. As principais distrações ao volante são:

- Mensagens de texto que substituem conversas ao telefone.
- Computadores de bordo em alta.
- Uso de celulares para jogar, ouvir música e ver fotos aumentou significativamente.



- Os condutores jovens - entre 18 e 24 anos de idade - correm um risco especial de condução distraída.
- A maioria dos motoristas ainda tem dúvidas sobre o monitoramento eletrônico do automóvel, que visa detectar o estado de consciência do condutor.

---

## HÍBRIDO FORÇA BRUTA

---



A nova geração do BMW M5 já está programada para chegar ao Brasil. O modelo assinado pela Motorsport se destaca pelo visual mais musculoso e agressivo em comparação às versões tradicionais do Série 5. Pela primeira vez em todas as suas sete gerações, o M5 vem equipado com um sistema de propulsão M Hybrid. Um motor V8 M TwinPower Turbo de 585 cavalos de potência e 75,4 kgfm de torque é auxiliado por um elétrico de 197 cavalos e 28,3 kgfm. Combinados, geram 727 cavalos e mais de cem quilos de força. Equipado com sistema de tração integral M xDrive, que permite transferir até 100% da força para o eixo traseiro caso a situação assim exigir, o sedã superesportivo acelera de zero a 100 km/h em apenas 3,5 segundos e tem velocidade máxima de 305 km/h. Híbrido do tipo plug-in (pode ser carregado em tomadas), o novo M5 roda até 140 km/h por 67 a 69 quilômetros apenas em modo elétrico, de acordo com o ciclo WLTP.



---

# PREPARAÇÃO PARA AS FÉRIAS

---



Com a chegada das férias escolares, muitas famílias se deslocam para “**recarregar as baterias**”. Os itens fundamentais que o motorista não pode negligenciar na hora da manutenção preventiva do carro são:

- **Pneus** – As estradas brasileiras podem ser um sinal de alerta, com muitos buracos e irregularidades, tornando difícil de se manter o balanceamento e o alinhamento dos pneus, sendo necessário fazer isso constantemente. Em média, os procedimentos devem ser feitos a cada 10 mil quilômetros.

- **Freios** – São um dos itens mais importantes na hora da revisão de férias, pois são os componentes – ao lado dos pneus - que garantem segurança ao veículo. Portanto, é fundamental checar na revisão discos, tambor, fluido de freio e pastilhas.

- **Sistema de arrefecimento e óleo do motor** – Composto por radiador, mangueiras, bomba d’água, reservatório de água e ventoinha, o sistema de arrefecimento serve para manter a temperatura ideal para o bom funcionamento do motor. O próprio motorista pode conferir o nível do líquido no reservatório, mas deve fazer isso com o motor frio. Outro item essencial é o óleo do motor – sua validade e se o nível não está abaixo do recomendado.



- **Filtro de ar** – Ele retém todas as impurezas de ar que entram no motor. Se o filtro de ar estiver muito sujo, não quer dizer que precisa ser trocado imediatamente, pois isso pode ser um indicativo de que o filtro está sendo eficiente em reter as partículas nocivas.

- **Embreagem** – Responsável por fazer a ligação entre o sistema de transmissão e o motor, a embreagem é composta por várias peças, como placa de pressão, rolamento, disco de embreagem, sistema hidráulico e pedal esquerdo em caso de veículo com câmbio manual. Em média, o conjunto de embreagem tem duração de cem a 150 mil quilômetros. Mas os carros que rodam mais na cidade têm um desgaste maior das peças da embreagem devido às trocas de marchas constantes.

---

## Novo SUV DESCORTINADO

---



A Stellantis anuncia o que considera ser o lançamento mais importante da Peugeot para a América do Sul este ano. Trata-se do novo 2008. A

marca francesa revelou um “*teaser*” com a frente do crossover compacto renovado, no qual se pode observar faróis em leds, grade com efeito 3D, luzes de circulação diurna triplas e o novo logotipo da Peugeot. O novo 2008 já está sendo produzido na fábrica de El Palomar, na Argentina, a mesma que faz o 208. Segundo a Stellantis, o complexo argentino recebeu investimento de US\$ 270 milhões (cerca de R\$ 1,5 bilhão) para produzir o novo 2008, somado aos US\$ 320 milhões (R\$ 1,77 bilhão) para a implementação da plataforma modular CMP, também utilizada pelo 208. A segunda geração do 2008 – apresentada na Europa no ano passado – deve chegar ao Brasil em agosto, equipada com o motor T200 de até 130 cavalos de potência e 20,4 kgfm de torque, o mesmo de versões mais potentes do 208.

---

## DE VINHO E TRIDENTE

---



Para comemorar o meio século do Tignanello, um dos tintos mais influentes do planeta, a Maserati criou a versão fora de série Gran Cabrio Folgore Tignanello, a expressão mais futurista da atual produção 100% elétrica da marca com sede em Modena, na Itália. O Folgore Tignanello é o primeiro conversível 100% elétrico de luxo da Maserati e o mais rápido do mercado.



Desempenho, conforto, estilo e moda conferem ao automóvel conforto e características típicas da marca do Tridente. É equipado com um sistema de bateria com tecnologia de 800 V – desenvolvido pela Fórmula-E, a competição de elétricos mais rápida do mundo –, podendo acelerar de zero a 100 km/h em 2,7 segundos e chegar a 320 km/h. O Gran Cabrio Folgore Tignanello oferece quatro lugares, capota de lona removível e uma série de sistemas e detalhes inovadores, como um aquecedor de pescoço e um corta-vento, para reduzir a turbulência no habitáculo quando o teto é retirado.

---

## MOTOR TAMBÉM SENTE FRIO

---



Com as temperaturas despencando especialmente nas regiões Sul e Sudeste, surgem os problemas específicos do inverno nos carros com motor a combustão interna. O frio dificulta a atomização do combustível, devido à formação de gotículas de água. ***“Durante o frio, o motorista deve ter especial atenção com a bateria, as velas,***

*os cabos e as bobinas. A viscosidade do óleo lubrificante aumenta no frio, exigindo mais energia para girar o motor. Para evitar falhas, é essencial manter a bateria em boas condições. Se o motorista observar que o frio será intenso, deve deixar a tampa do radiador de água aberta porque o gelo se expande”* aconselha Hiromori Mori, consultor de Assistência Técnica da Niterra – multinacional japonesa especializada em componentes para sistemas de ignição. Os principais contratempos enfrentados pelos motoristas são:

**1- Dificuldade na partida a frio dos motores** – A baixa temperatura dificulta a vaporização do combustível, essencial para a ignição.

**2- Encharcamento das velas de ignição** – O excesso de combustível não vaporizado pode molhar as velas, provocar a perda de isolamento elétrica e prejudicar sua eficiência.

**3- Contaminação do óleo lubrificante do motor** – Partidas a frio frequentes em temperaturas baixas do tempo podem aumentar a contaminação do óleo com combustível não queimado, que passa pelo espaço entre os anéis e o pistão, contaminando o óleo lubrificante.

**4- Danos aos sensores de oxigênio** – O choque térmico pode levar o combustível não queimado a entrar nas partes internas dos sensores.

**5- Maior estresse sobre as baterias e o motor de partida (arranque)** – O esforço extra para dar partida no motor em baixas temperaturas e a insistência de dar o arranque podem aumentar o estresse sobre os componentes do propulsor.



# SEM SINAIS DE FUMAÇA

O ÔNIBUS ELÉTRICO K230E B4X2LB SERÁ A NOVIDADE DA SCANIA NA LAT.BUS 2024, EM AGOSTO, E CHEGA ÀS RUAS EM 2025

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



A Scania já revelou sua principal novidade para a Lat.Bus 2024, a feira latino-americana do transporte coletivo rodoviário, que será realizada de 6 a 8 de agosto no Expo Imigrantes, em São Paulo. Trata-se do K 230E B4x2LB, o primeiro ônibus elétrico 100% da marca sueca no país e que será produzido na fábrica de São Bernardo do Campo, no ABC Paulista. As vendas terão início na Lat.Bus 2024, e as primeiras unidades devem sair da linha de montagem no segundo trimestre de 2025. ***“Estamos vivendo um ano muito especial para a história da marca no país. Nas vésperas de comemorar nossos 67 anos de Brasil, iniciamos mais uma jornada de transformação. A modernidade da eletrificação estará materializada em nossa fábrica. A partir do início da produção do ônibus elétrico, em março de 2025, a Scania não será mais a mesma”,*** comemora Alex Nucci, diretor de Vendas de Soluções da Scania Operações Comerciais Brasil.



O K 230E B4x2LB tem autonomia de 250 a 300 quilômetros (já dimensionado em uma condição severa, com ar-condicionado ligado e topografia irregular), e opções de quatro ou cinco pacotes de baterias. O propulsor é chamado de EMC 1-2, tem potência contínua de 230 kW (equivalente a 310 cavalos) a 1.750 rpm, torque de 224,3 kgfm disponível a qualquer rotação (curva plana em regime contínuo) e potência de pico de 300 kW (equivalente a 407,8 cavalos) a 1.400 rpm. Ligado a um câmbio com duas marchas, desenvolvido para trazer maior conforto e eficiência em aclives e estradas irregulares, sua vocação principal é a aplicação urbana. Tem tração 4x2 e comporta carrocerias de 12 a 14 metros – capacidade média para 80 passageiros –, na configuração de piso baixo ou normal.

A produção do K 230E B4x2LB não interfere na parceria firmada em 2022 entre a Scania e a encarroçadora paulista Caio para a produção do ônibus urbano eMillennium, com tração elétrica Eletra e motor e bateria WEG, que segue normalmente. ***“Naquele formato de negócio, a Scania fornece apenas o chassi. Já o K 230E B4x2LB é 100% Scania. São veículos completamente diferentes”,*** esclarece Nucci. ***“O K 230E B4x2LB tem motor elétrico Scania, câmbio Scania de duas marchas e bateria Scania-Northvolt, importados. O motor tem design simples, para facilitar a manutenção, e entregar um custo de manutenção mais baixo comparado***



*aos motores de combustão interna. No motor a combustão tradicional, o torque máximo é obtido após a aceleração contínua. Um elétrico já desenvolve o pico de torque em zero rotação, ou seja, assim que sair da imobilidade”, complementa Marcelo Gallao, diretor de Desenvolvimento de Negócios da Scania Operações Comerciais Brasil.*



As baterias do ônibus elétrico da Scania serão de NMC (lítio-níquel-manganês-cobalto), diferentes da maioria das usadas atualmente no mercado, que são de LFP (lítio-ferro-fosfato), importadas da Suécia. As baterias de NMC dispõem de uma maior densidade de carga, o que significa menos peso total do veículo e, conseqüentemente, mais capacidade para transportar passageiros. As baterias serão modulares, facilitando a distribuição de carga, com pacotes de 104 kW. ***“Daremos a escolha ao cliente de equipar o produto com quatro ou cinco pacotes de baterias. Dessa forma, poderemos configurar as baterias em opções de três pacotes no teto e uma no fundo do ônibus, ou quatro baterias no teto e uma na posição traseira. O ônibus tem um carregador de 130 kW, em uma capacidade de carregamento de 150 a 170 minutos”,*** explica Gallao.



O momento de mercado da Scania, no acumulado deste ano – de janeiro a maio –, está positivo tanto em caminhões (liderança no segmento de pesados) quanto em ônibus (alta de 137%). A fabricante vendeu 235 chassis de ônibus no acumulado do ano entre urbanos e rodoviários (segmento em que conquistou 13,6% de participação). ***“Daremos uma condição especial de preço de lançamento na Lat.Bus 2024. O Scania Banco oferecerá um financiamento via funding verde, o mesmo usado para o modelo a gás, com taxa de juros referencial de 0,79%, muito competitiva. E nossa linha a diesel continuará disponível e entregando o menor custo total de operação, além da gama a gás. O produto elétrico reforça o portfólio e não substitui outra matriz energética atualmente comercializada. Nossas soluções de produtos, serviços e alternativas financeiras estão oferecendo a máxima rentabilidade e disponibilidade ao cliente”***, salienta Nucci.



MÊS DO CAMINHONEIRO

**O QUE É BOM, DOBROU!**

EM JULHO, APROVEITE AS SUPER OFERTAS E PONTOS EM DOBRO NO CLUBE MANAUS MAIS!

[redemanaus.com.br](http://redemanaus.com.br)



UNIX HIDRAX C-68  
INGRAX BALDE 20L

**6x R\$ 34<sup>,50</sup>**

**SEM JUROS**

NOS CARTÕES R\$ 207,00

OU R\$ **200<sup>,79</sup>** NO PIX



MOBIL DELVAC MODERN  
CI-4 15W40 BALDE

**6x R\$ 62<sup>,50</sup>**

**SEM JUROS**

NOS CARTÕES R\$ 375,00

OU R\$ **363<sup>,75</sup>** NO PIX



PNEU DUNLOP SP 320  
215/75 R17,5

**6x R\$ 160<sup>,50</sup>**

**SEM JUROS**

NOS CARTÕES R\$ 963,00

OU R\$ **934<sup>,11</sup>** NO PIX



PNEU 275/80 R22,5  
A PARTIR DE

**6x R\$ 283<sup>,17</sup>**

**SEM JUROS**

NOS CARTÕES R\$ 1.699,00

OU R\$ **1.648<sup>,03</sup>** NO PIX

VANTAGENS REDE MANAUS



**DUNLOP**  
QUEM TEM, ANDA BEM.



OFERTAS VÁLIDAS ATÉ 06/07/24 ENQUANTO DURAR O ESTOQUE OU 200 UNIDADES DE CADA MODELO DE PNEU. 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

## BRUTO DE CONTROLE REMOTO



Uma parceria entre Scania, Fidens e Hexagon proporcionou o lançamento do primeiro caminhão 8x4 tele-operado do Brasil. O modelo é o Scania G 500 8x4 XT, e a multinacional sueca Hexagon oferece toda a alta tecnologia (solução TeleOp) de

adaptação, instalação elétrica, câmeras e a cadeira remota de comando (ou cockpit). Já a prestadora de serviços de mineração Fidens, de Nova Lima (MG), foi a pioneira no desenvolvimento e operação do veículo. O G 500 8x4 XT Heavy Tipper é vocacionado para o trabalho fora-de-estrada, tem PBT técnico de 60 toneladas e motor de 500 cavalos de potência. A nova solução para a mineração permite o aumento de produtividade, da segurança e da velocidade de operação, com ganho de eficiência e redução de quebras no árduo trabalho nas minas. O principal foco do primeiro caminhão 8x4 tele-operado do Brasil é atuar em áreas de risco e descomissionamento de barragens. Depois dos recentes acontecimentos em barragens de mineração, em 2019, se tornou imperativo no Brasil desativar barragens que utilizam o método de alteamento a montante. Esse é o tipo de construção em que os diques de contenção se apoiam sobre o próprio rejeito ou sedimento previamente lançado e depositado, tornando o montante suscetível a infiltrações de água, aumentando o risco de rompimento. O controle remoto do caminhão é feito por uma cadeira de comando (um cockpit, que se assemelha a um simulador de direção), equipada com câmeras e sistemas de telemetria para a total condução do veículo a quilômetros de distância. No caminhão, vários outros sensores e câmeras ajudam o operador a fazer curvas, carregamento e descarregamento. ***“O potencial de negócio do descomissionamento de barragens é enorme. A tecnologia da Hexagon é muito eficiente, e estamos entregando em conjunto uma solução perfeita para esse tipo de operação. O G 500 8x4 tele-operado passa a fazer parte do nosso portfólio de produtos para o mercado a partir de agora”***, comemora Luciano Piccirillo, novo gerente de Vendas de Soluções Off-Road da Scania Operações Comerciais Brasil. O G 500 8x4 XT Heavy Tipper não-tripulado desenvolve torque de 260 kgfm, tem caixa de câmbio Opticruise GRS0935R, eixo RBP900 e freio-auxiliar hidráulico Scania Retarder.



# NA ROTA DAS ESCOLAS



A Iveco Bus entregou os primeiros cem veículos do Novo PAC Seleções, em Brasília. Em evento realizado na Esplanada dos Ministérios, foram apresentadas 50 unidades do Bus 10-190 ORE 2 (Ônibus Rural Escolar 2) com carroceria Mascarello e outras 50 do Bus 15-210 ORE 3 (Ônibus Rural Escolar 3) com carroceria Caio. O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) contempla a aquisição de 1.500 ônibus destinados ao **“Programa Caminho da Escola”**, ampliando a oferta de educação na rede básica. Com uma média de um ônibus por município, o edital do Ministério da Educação (MEC) beneficia cerca de 135 mil estudantes em todo o país. A Iveco Bus é líder no fornecimento de ônibus escolares do **“Caminho da Escola”**, com 7.100 veículos habilitados, incluindo pela primeira vez 3.500 unidades na categoria ORE 3 e 3.600 na ORE 2. *“Iniciativas como o PAC Seleções são fundamentais para promover a educação em todo o Brasil, impactando positivamente toda a cadeia de valor do setor automotivo”*, afirma Eduardo Freitas, diretor de Relações Institucionais do Iveco Group.



# JÁ NOS PONTOS CURITIBANOS



Após uma bem-sucedida fase de testes, o Volvo BZL Elétrico entrará em operação de forma regular em Curitiba (PR). O primeiro BZL Elétrico foi adquirido pela Viação Redentor, um dos operadores do sistema de transporte urbano de Curitiba. A tecnologia elétrica é uma das alternativas da Volvo para zerar emissões de CO<sub>2</sub>. O BZL Elétrico de Curitiba é equipado com quatro baterias de íons de lítio de 94 kWh e movido por um motor de 200 kW (272 cavalos) de potência e 43 kgfm de torque. A caixa de câmbio e o motor estão acoplados ao eixo de transmissão, o que garante mais robustez e alta disponibilidade. ***“Testes conduzidos pela Urbs, o órgão gestor da prefeitura para o sistema de transporte público da capital paranaense, mostraram as virtudes do BZL Elétrico. Grande eficiência energética, inexistência de ruído, baixíssimo nível de vibração, muito conforto e segurança para os passageiros e motoristas foram os principais destaques”***, revela Alexandre Selski, diretor de eletromobilidade em ônibus da Volvo. Desde que instalou sua fábrica em Curitiba, no final dos anos 70, a Volvo tem contribuído com projetos de veículos que permitiram a modernização no transporte de passageiros de Curitiba.



Introduzidos na cidade há mais de três décadas, os ônibus biarticulados trouxeram alta eficiência, qualidade e segurança no deslocamento de pessoas. A partir da experiência bem-sucedida em capital paranaense, o conceito foi implantado em outras metrópoles. Recentemente, a Volvo anunciou que a partir de agosto inicia testes com seu primeiro biarticulado elétrico em Curitiba.

---

## MUITO ALÉM DAS MONTANHAS

---



A Volkswagen Caminhões e Ônibus comemora mais um marco em sua história no Chile: a montadora superou as 25 mil unidades exportadas para aquele país, um de seus principais mercados na América Latina. Com a trajetória impulsionada principalmente pelo segmento de distribuição, a fábrica da cidade fluminense de Resende atende a empresas líderes em seus setores. Entre os mais vendidos, as famílias Constellation e Delivery são destaque no portfólio do país andino. O semipesado Constellation 17.280 se destaca ainda devido ao elevado torque máximo e capacidade de manutenção da velocidade em rampa, sendo inclusive uma opção para os clientes do setor de mineração. O Chile é o líder do segmento na América Latina, ocupando o quarto lugar mundial.

# DIVERSÃO SEM FRONTEIRAS

**COM A DESERTX DISCOVERY, A DUCATI PROMETE UMA MOTOCICLETA PRONTA PARA QUALQUER AVENTURA**

POR EDMUNDO DANTAS/AUTOMOTRIX  
FOTOS: DIVULGAÇÃO



A Ducati acaba de apresentar a DesertX Discovery, uma versão ainda mais radical da DesertX, a bigtrail aventureira lançada em janeiro de 2022. Depois da configuração Rally da DesertX, com foco no desempenho off-road, apresentada em outubro de 2023 e que continua sendo comercializada, a nova Discovery chega disposta a proporcionar aventuras inesquecíveis dentro e



fora da estrada, graças a equipamentos para desbravar qualquer destino. A nova variante da DesertX incorpora componentes projetados para aumentar o conforto e a proteção da motocicleta e do piloto mesmo onde o asfalto termina. Oferecida nas cores Thrilling Black (preta) e Ducati Red (vermelha), a DesertX Discovery estará nas concessionárias europeias a partir deste mês – mas ainda não há previsão de chegada para o Brasil.



Robusta e aerodinâmica, a carenagem da DesertX Discovery foi projetada para oferecer proteção contra os elementos.

Apesar de manter a base vista no modelo de origem, a Discovery foi criada para ser “*imparável*” em qualquer terreno. Por isso, é equipada de série com itens inéditos na linha DesertX, como protetores de mão reforçados. Os manetes aquecidos e o para-brisa maior buscam aumentar o conforto em baixas temperaturas, e o suporte central visa tornar a motocicleta mais estável, facilitando o acesso à bagagem durante as paradas e as operações de manutenção da corrente e da roda traseira. Os faróis duplos de leds proporcionam visibilidade adequada em todas as condições.

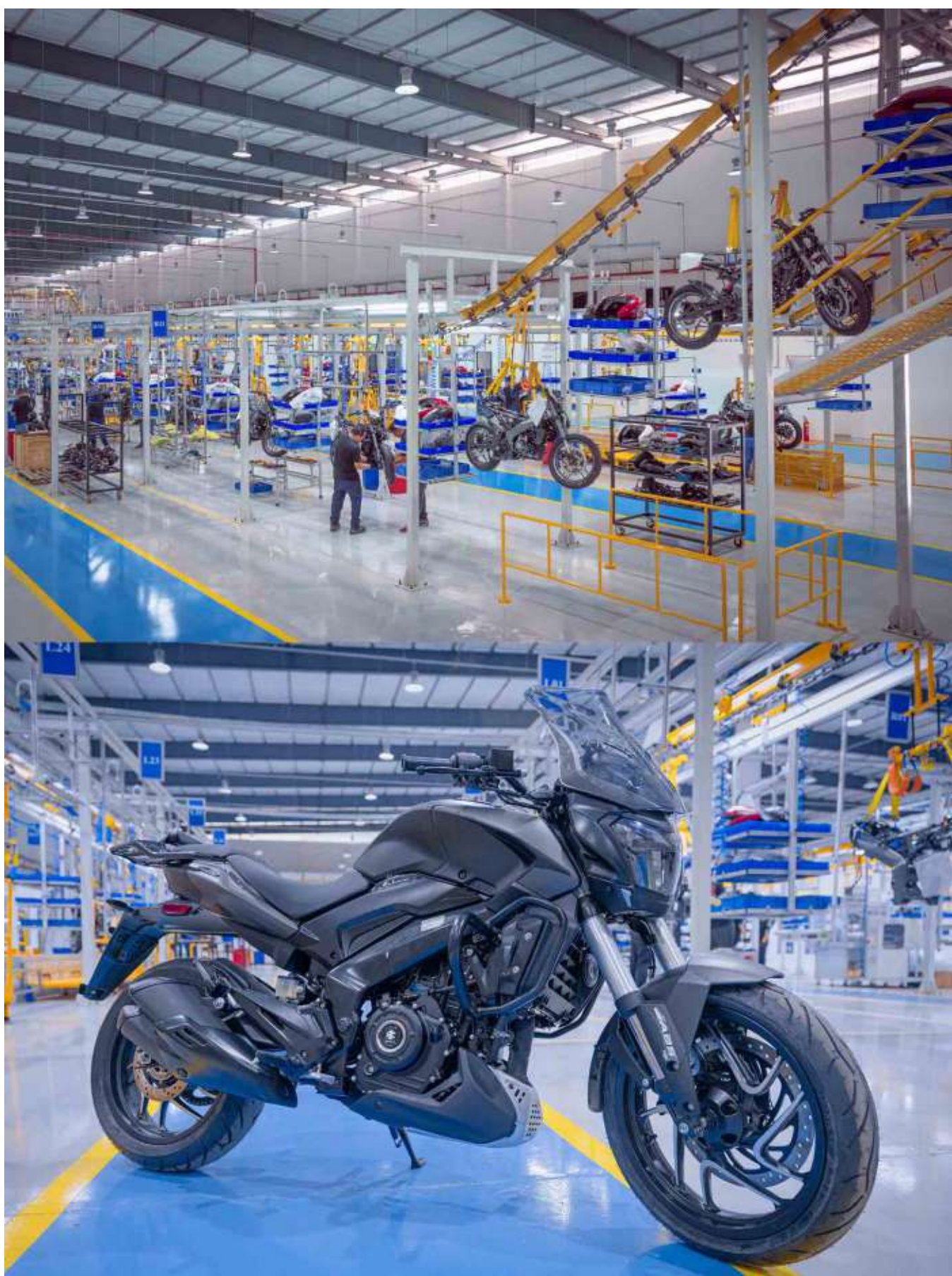
O coração da Discovery é o mesmo da DesertX original: o motor Testastretta 11 graus de distribuição desmodrômica, refrigerado a líquido, de 937 cc, com 110 cavalos a 9.250 rpm e torque máximo de 9,4 kgfm a 6.500 rpm, também presente na Monster 937 e na Multistrada V2. É otimizado para uso específico na caixa de câmbio e nos equipamentos eletrônicos da DesertX Discovery. Três modos de pilotagem são dedicados ao uso na estrada, enquanto dois são projetados especificamente para pilotagem em trilhas. Graças a um tanque com capacidade de mais de 21 litros, é possível viajar limitando ao mínimo as paradas para reabastecimento.



Para ser uma motocicleta que se sinta à vontade tanto em rotas alpinas mistas quanto em trilhas, a DesertX adota um chassi com base em uma estrutura de treliça de aço, com longo curso de suspensão. Com roda dianteira de 21 polegadas, a homologação tripla dos pneus permite que o piloto opte entre diferentes possibilidades, desde a condução no asfalto ou em trilhas. O painel de instrumentos de TFT de 5 polegadas oferece uma interface intuitiva, com display projetado para integração com o Sistema Multimídia Ducati, que permite conectar um smartphone, ativando funções como controle de música, gerenciamento de chamadas e navegação Turn by Turn (opcional), com indicações de estrada diretamente no painel.



# INDIANAS DO AMAZONAS



A Bajaj do Brasil oficializou a inauguração de sua fábrica de motocicletas na cidade Manaus (AM). A marca, de origem indiana, é a terceira maior fabricante de motocicletas do mundo. A fábrica manauara é a primeira unidade produtiva da Bajaj fora da Índia. A primeira Bajaj produzida em Manaus foi uma Dominar 400, carro-chefe de vendas da marca no Brasil. Inicialmente, a meta é produzir 1.500 unidades por mês a partir de julho,



totalizando cerca de 9 mil unidades em 2024. O volume, somado às quase 3 mil unidades já fabricadas em parceria com a Dafra, permitirá à Bajaj do Brasil atingir a meta de 12 mil unidades no ano, triplicando o volume em relação a 2023. Para o próximo ano, com a fábrica operando na capacidade total, o objetivo é chegar a 20 mil unidades. A unidade opera em regime CKD (Completely Knock Down, ou seja, com partes chegando à fábrica desmontadas), fazendo os processos de preparação de kit, montagem de motor e da motocicleta, controle de qualidade, embalagem e expedição. Já estão sendo montados os modelos Dominar 400, Dominar 200 e Dominar 160. No momento, atuam na unidade mais de 150 pessoas, entre os empregos diretos e os indiretos, mas está previsto crescimento gradual da equipe.

---

## ESTÁ NA LINHA

---



Foi dado o start na produção da R 12 na fábrica do BMW Group em Manaus. O início das vendas no Brasil está previsto para setembro deste ano. Na nova geração, a R 12 proporciona um design mais limpo e clássico. O motor é um

boxer com arrefecimento misto, com deslocamento de 1.170 cc, já conhecido em outros modelos da BMW Motorrad, entregando 95 cavalos a 6.500 rpm na R 12. O tanque é no formato clássico de gota, que junto com o assento e o amplo para-lama da roda traseira, criam um design clássico de uma



cruiser. A moto conta com rodas de 19 e 16 polegadas. ***“A produção da R 12 em Manaus já está a todo vapor, e como única fábrica fora da Alemanha a produzir motos BMW de forma exclusiva, nossa equipe tem se dedicado incansavelmente para garantir que cada unidade da R 12 seja produzida com qualidade e excelência. Desde o design até a montagem final”***, afirma Alex Donatti, diretor da fábrica de Manaus. Com sete anos de existência, a unidade acumula mais de 100 mil motocicletas produzidas. Atualmente, a fábrica produz os modelos C 400 X, R 1250 GS Adventure, R 1300 GS, S 1000 RR, G 310 GS, G 310 R, F 800 GS, F 900 GS, F 900 GS Adventure, F 900 R e a própria R12.

---

## JÁ EM 2025

---



A linha 2025 da Yamaha MT-07 já está disponível no mercado brasileiro. A moto não traz as mudanças já vistas na MT-07 no Exterior, onde tem visual mais moderno. Para 2025, a única novidade no Brasil é a coloração Cinza Stone com rodas azuis. Continuam a ser oferecidas as opções Racing Blue e Metal Black. A base do modelo, que tem 183 quilos, segue com o mesmo motor bicilíndrico, de 689 cc, que rende 74,8 cavalos de potência a 9 mil rpm e 6,9 kgfm de torque a 6.500 rpm. Com a mesmo funcionamento e arquitetura dos motores da YZR-M1, da MotoGP, o Crossplane bicilíndrico

de 689 cc oferece acelerações com respostas imediatas. O câmbio é de 6 marchas. Na frente, a MT-07 conta com dois discos de freio, enquanto a traseira vem com disco simples, sempre com ABS. O preço da MT-07 2025 é de R\$ 48.790, sem frete incluído.

---

## FUTURO INSPIRADO NO PASSADO

---



A Kawasaki prepara a estreia da W230, uma nova moto clássica de entrada. Ela foi apresentada no Japan Mobility Show, em outubro do ano passado, e chega em breve às concessionárias do país asiático. Com visual “*vintage*” inspirado nas motocicletas da série W dos anos 60 e 70, o novo modelo adota estilo clássico, com farol redondo de leds, painel analógico, tanque arredondado, sanfonas nas bengalas dianteiras e vários detalhes cromados, incluindo moldura do farol, escape e guidão. O tanque de combustível traz uma pintura branca com adornos em preto. O assento tem superfície em couro escuro e contorno em branco. As rodas raiadas medem 18 polegadas na dianteira e 17 na traseira. Os freios são a disco e contam com ABS de canal duplo. O motor monocilíndrico de 233 cm<sup>3</sup> é refrigerado a ar, mas seus detalhes técnicos ainda não foram divulgados. Não há informação sobre a vinda da W230 ao Brasil.



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

# RODA RIO





## RESPEITO A BORDO

CAMPANHA “NÃO DÊ CARONA AO ASSÉDIO” COMPLETA UM ANO COM AÇÕES EM TERMINAIS FLUMINENSES

DE REDAÇÃO



O Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (Detro-RJ) promoveu uma edição especial da campanha ‘**Não Dê Carona ao Assédio**’, que completou um ano. Os agentes estiveram na rodoviária do Rio e nos terminais Roberto Silveira (Niterói) e de

Nova Iguaçu distribuindo material e abordando a população. A campanha é uma parceria com as secretarias estaduais de Transporte e Mobilidade Urbana (Setram) e da Mulher, com o objetivo de conscientizar a população contra a importunação sexual dentro dos coletivos intermunicipais, além de acolher e encaminhar vítimas para unidades de atendimento especializado. Dados do Fórum de Segurança Pública de 2023 apontaram que 50 mil mulheres sofreram algum tipo de violência de gênero todos os dias, totalizando 18 milhões de casos por ano. A pesquisa indica ainda que 46,7% das brasileiras já foram assediadas, sendo que 12,8% desses casos ocorreram nos transportes públicos e 18,6% no ambiente de trabalho. Quem sofrer algum tipo de importunação sexual nos transportes públicos intermunicipais deve entrar em contato com a Ouvidoria do portal OuvERJ, pelo link [https:// www.rj.gov.br/ouverj/](https://www.rj.gov.br/ouverj/) , ou pelo telefone (21) 3883-4141.



# PARA ENTRAR NA LINHA

MEGAOPERAÇÃO PARA VERIFICAR OS ÔNIBUS INTERMUNICIPAIS FLUMINENSES RESULTA EM 91 COLETIVOS RECOLHIDOS



O Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (Detro-RJ) fez uma megaoperação para verificar os ônibus intermunicipais em todo Estado. A **“Operação São João”** foi feita simultaneamente em 17 terminais rodoviários,

resultando em 127 autos de infração e 91 coletivos recolhidos - ônibus de 31 empresas diferentes foram autuados durante a ação. No total, mais de 300 ônibus foram fiscalizados na rodoviária e no Terminal Menezes Côrtes, ambos na capital, além de terminais em Niterói, São Gonçalo, Nova Iguaçu, Duque de Caxias, Nilópolis, Magé (Piabetá), Itaguaí, Campo Grande, Cabo Frio, Campos dos Goytacazes, Nova Friburgo, Petrópolis, Itaperuna, Araruama e Volta Redonda. A falta, rasura ou vencimento do selo ou certificado de autorização para tráfego foram as principais infrações encontradas durante a operação, somando 56 autos emitidos. A conservação dos veículos da frota intermunicipal foi outro importante ponto, com 35 autuações. Foram verificados problemas na iluminação externa, descumprimento de normas de acessibilidade, defeitos em sinais sonoros e luminosos, iluminação interna deficiente, problemas em extintores de incêndio, falta de limpeza do veículo, má conservação de vidros, pneus lisos e problemas em aparelhos de ar-condicionado. O usuário pode entrar em contato com o departamento pelo Alô, Detro-RJ!, criado

para esclarecer dúvidas e prestar informações gerais. O contato deve ser feito pelo telefone (21) 3883-4100, nos dias úteis, das 9h às 17h.

## RESGATE DA MOBILIDADE

**CIDADE DO RIO JÁ SOMA 176 SERVIÇOS DE ÔNIBUS RETOMADOS OU CRIADOS DESDE 2022**



A prefeitura do Rio, por meio da Secretaria Municipal de Transportes (SMTR), tem trabalhado para melhorar a prestação do serviço de ônibus na cidade. São 176 linhas retomadas ou criadas desde 1º de junho de 2022, quando começou a vigorar o acordo judicial entre a prefeitura, os consórcios de ônibus e o Ministério Público Estadual. Esse plano operacional visa regularizar gradualmente o serviço para atender a todas as regiões da cidade. Das novas linhas, 115 foram retomadas e 61 tiveram de ser criadas pela prefeitura. A mais recente a entrar em operação foi a linha 850 (Campo Grande-Mendanha), que começou a funcionar no dia 17 de junho. A SMTR também já criou linhas de ônibus para atenderem aos novos terminais da cidade, como o Terminal Intermodal Gentileza, na região do Gasômetro, o Terminal Deodoro, de Mato Alto e de Magarça, os dois últimos em Guaratiba. Conforme estabelecido no acordo judicial, além da tarifa de R\$ 4,30 paga pelos passageiros, os consórcios recebem um valor adicional com base na quilometragem rodada, comprovada por GPS, pelo serviço efetivamente prestado.