

RODA **RIO**



RAM 2500 RODEO EDITION É HOMENAGEM AOS RODEIOS NO BRASIL



**TESTE
CHEVROLET MONTANA LT**



**NOVO PEUGEOT 2008
MOSTRA SUAS GARRAS
NAS RUAS BRASILEIRAS**



**SUZUKI INTRUDER 125
CARIMBOU PRESENÇA
NAS ENTREGAS POSTAIS**



Na ducentésima terceira edição de **Roda Rio**, o **Destaque** é um teste com a **Chevrolet Montana LT**, a versão com câmbio manual mais equipada da picape intermediária fabricada em São Caetano do Sul (SP). O **Panorama** apresenta o **Peugeot 2008**, utilitário esportivo compacto produzido na Argentina e que acaba de chegar renovado ao mercado brasileiro. O **CarNews** é uma reportagem sobre o

GWM Ora 03 GT Approve, uma série especial do hatch compacto 100% elétrico importado da China. O **TranspoNews** traz a **Ram 2500 Rodeo Edition**, série especial da marca norte-americana de picapes grandes da Stellantis em homenagem aos 77 anos do primeiro rodeio no Brasil. E o **MotoNews** traz uma nova reportagem da série Motos que fizeram História, desta vez com a **Suzuki Intruder 125**, que por muito tempo foi o veículo das entregas postais brasileiras. 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 a Chevrolet Montana LT.....05

Panorama: Peugeot 2008 chega renovado ao mercado brasileiro.....13

CarNews: GWM Ora 03 Approve.....19

CarMais.....22

TranspoNews: Ram 2500 Rodeo Edition.....28

TranspoMais.....32

MotoNews: Motos que fizeram História - Suzuki Intruder 125.....36

MotoMais.....42

Rio.....46



RODA RÍO

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

EDITORAÇÃO
MANUELA RIBEIRO

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



CAÇAMBA DE TRABALHO

A MONTANA LT, COM CÂMBIO MANUAL, É UMA “VERSÃO PROLETÁRIA” DA MENOR PICAPE DA CHEVROLET

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX

FOTOS: LUIZA KREITLON/AUTOMOTRIX



Totalmente renovada depois de quase dois anos fora do mercado, a Montana chegou às concessionárias brasileiras da Chevrolet em fevereiro do ano passado. Com um “*upgrade*” de tamanho e de equipamentos, o modelo, que surgiu em 2003 como uma picape compacta (substituindo a Corsa Pick-up), passou a concorrer no segmento das picapes intermediárias – ocupado por adversários como Fiat Toro, Renault Oroch e Ford Maverick. Derivadas de utilitários esportivos, as picapes intermediárias se posicionam entre as compactas (originadas de hatchbacks, como a Fiat Strada e a Volkswagen Saveiro) e as médias (com chassis em longarinas, como a Toyota Hilux, a Ford Ranger e a Chevrolet S10). Desenvolvida a partir do Tracker, sempre com cabine dupla e quatro portas, a nova Montana chegou com a tarefa de desbancar a líder da categoria das picapes intermediárias, a Toro. De quebra, a menor picape da Chevrolet também tenta tomar clientes das variantes mais caras da Strada. Na linha Montana, a

configuração LT 1.2 turbo manual é uma “**versão de trabalho**”, que parte de R\$ 135.450. Abaixo da LT, há ainda a MT, de R\$ 128.990, a mais barata da linha – mas esta é destinada basicamente aos frotistas. Os preços iniciais de todas as versões da Montana só valem para a cor metálica Vermelho Chili – nas outras metálicas (Azul Boreal, Preto Ouro Negro, Verde Safari, Prata Shark e Cinza Rush, do modelo testado), a etiqueta de preço sobe R\$ 2 mil. Já na cor sólida Branco Summit, a fatura aumenta em R\$ 1 mil.



A Montana tem 4,72 metros de comprimento (fica entre os 4,48 metros da Strada e os 4,95 metros da Toro), 1,80 metro de largura, 1,66 metro de altura e 2,80 metros de entre-eixos. A modularidade da plataforma Global Emerging Markets (GEM) permitiu ampliar a base do Tracker – a picape tem 45 centímetros a mais de comprimento e 23 centímetros a mais de entre-eixos do que o SUV. Na frente, destacam-se os conjuntos ópticos bipartidos halógenos com luzes de circulação diurna em leds – só as configurações “**top**” Premier e RS têm faróis de leds – e a ampla grande, também bipartida, ornamentada com a tradicional gravata dourada. A lateral tem a silhueta típica de utilitários, com rack de teto, linha de cintura elevada e molduras em toda a base do veículo. Na traseira, uma barra em preto brilhante conecta as lanternas trapezoidais,

que avançam até a lateral da caçamba, com a tampa ostentando o nome “**Chevrolet**” estampado em baixo relevo na chapa metálica. O emblema da fabricante aparece de forma elegante, como uma espécie de “*easter egg*”, no centro das lanternas. O compartimento de carga da nova Montana traz oito ganchos para amarração, iluminação lateral dupla e leva até 874 litros.



Produzida em São Caetano do Sul (SP), a linha Montana é sempre equipada com o motor 1.2 turboflex com até 133 cavalos de potência e 21,4 kgfm de torque. Nas versões mais vocacionadas para o lazer – LTZ (R\$ 146.990), Premier (R\$ 155.450) e RS (R\$ 158.550) –, vem acoplado à transmissão automática de 6 marchas – o mesmo “*powertrain*” que move as variantes mais caras do Tracker. Já as opções MT e LT, normalmente escolhidas por quem pretende usar a picape como “*ferramenta de trabalho*” – ou pelos (poucos) que ainda fazem questão de engatar as marchas –, adotam um câmbio manual de 6 velocidades. O conjunto de suspensão da picape é “*herdado*” do Tracker, com sistema independente MacPherson na frente e eixo de torção atrás.



A oferta de equipamentos de série da linha Montana inclui, desde a MT, ar-condicionado, volante multifuncional, quatro alto-falantes,

retrovisores com ajuste elétrico, assistente de partida em auge, seis airbags, alerta de ponto cego, luz de circulação diurna de leds, central multimídia de 8 polegadas com suporte a Android Auto e Apple CarPlay sem fio, duas entradas frontais USB e acendimento automático dos faróis. Em relação à MT, a LT acrescenta itens como capota marítima, protetor de plástico contra arranhões e duas luzes de caçamba, rack de teto, rodas de aro 17 polegadas com calotas em dois tons que “*simulam*” ser de liga leve (na MT, são de 16 polegadas com calotas simples), câmera de ré, retrovisores laterais e maçanetas externas na cor do veículo. Dentro, a LT incorpora duas entradas USB adicionais para os ocupantes da traseira.

SP TOURING R1

 **DUNLOP**



PNEU DUNLOP
SP TOURING R1
175/65R14

R\$ **309,45**

6X SEM JUROS
NOS CARTÕES

PIX COM 3% DESCONTO



MELHOR CUSTO-BENEFÍCIO

ESTRUTURA REFORÇADA

EXCELENTE DESEMPENHO



CLICK E COMPRE OS PNEUS DUNLOP COM FRETE GRÁTIS

redemanaus.com.br

SIMPLES ASSIM



A proposta de posicionar a Montana no universo dos SUVs fica bastante evidente dentro da cabine. Itens dos modelos que lhe servem de base (Tracker e Onix) são aproveitados na picape. Contudo, na versão LT, há plástico rígido por toda a cabine, com interior bem simplificado em relação às configurações LTZ, Premier e RS. Os bancos são forrados com um tecido cinza e os frontais têm regulagem de inclinação do encosto e longitudinal (para frente ou para trás) – o do motorista também tem regulagem de altura. Já o volante não oferece ajustes – nem de altura, nem de profundidade. A chave é convencional, do tipo canivete, com botões de travar e destravar as portas à distância.

O cluster de instrumentos traz dois mostradores analógicos (conta-giros e velocímetro) e, entre eles, um display digital de TFT monocromático de 3,5 polegadas, que disponibiliza funções como o sensor de pressão dos pneus. A central multimídia, com tela horizontal de 8 polegadas e conectividade sem fio para Android Auto e Apple CarPlay, é bem posicionada e ajuda na leitura de mapas de navegação. Há entradas USB (tipos A e C) na frente e duas do tipo A na traseira.

SUV COM CAÇAMBA



Na Montana, a recorrente vibração que caracterizava os motores de três cilindros há alguns anos passa quase despercebida – mas o ruído um tanto áspero se faz notar na versão LT, que certamente é “*aliviada*” de isolamento acústico em relação às variantes mais caras. O motor 1.2 turbo tem entregas lineares. Como 90% do torque é entregue de 1.500 e 5 mil rpm, a picape reage rápido à pressão no pedal da direita. As retomadas e ultrapassagens são feitas com facilidade e até com alguma esportividade. O câmbio manual de 6 velocidades é bem escalonado, com relações próximas entre si, oferece engates precisos e permite aproveitar o torque do motor turbo. O botão para engrenar a ré na alavanca de câmbio é igual ao da linha Onix. O Inmetro indica que o consumo com etanol na cidade é de 8,3 km/l e na estrada a média sobe para 9,6 km/l. Com gasolina, as médias ficam em 12 km/l na cidade e 13,6 na estrada.

Em uma picape, é comum que a carroceria se movimente mais nos trechos sinuosos, especialmente com a caçamba vazia. Contudo, esteja a caçamba vazia ou cheia, a dirigibilidade da Montana não parece ser muito afetada nas mudanças de direção. A suspensão – que é um ponto alto do modelo – privilegia o conforto, porém, mantém um tranquilizador compromisso com a estabilidade. Tudo coerente com a proposta da Montana, que é ser uma picape que não deixa a desejar em relação a um carro de passeio. O sistema de duplo batente para a suspensão varia mecanicamente entre as posições vazia e carregada, o que ajuda a deixá-la menos instável quando percorre pisos irregulares. Equipamentos como piloto automático (disponível só a partir da LTZ) ou alerta de ponto cego (só a partir da Premier) fazem falta nas rodovias. Já na hora de estacionar, sensores de estacionamento seriam bem-vindos – pelo menos, há na LT câmera de ré com linhas de orientação. A direção tem assistência elétrica com cargas corretamente definidas para baixas e altas velocidades, característica que ajuda a tornar a relação com a picape mais amistosa.



FICHA TÉCNICA

CHEVROLET MONTANA LT



Motor: 1.2 turbo, flex, três cilindros, 12V, 1.199 cm³, injeção multiponto, duplo comando no cabeçote

Transmissão: manual, 6 marchas

Tração: dianteira

Potência: 133 cavalos (etanol) e 132 cavalos (gasolina) a 5.500 rpm

Torque: 21,4 kgfm (etanol) e 19,4 kgfm (gasolina) a 2 mil rpm

Direção: elétrica

Combustível: gasolina e/ou etanol

Suspensão: dianteira tipo MacPherson com barra estabilizadora helicoidal, traseira eixo de torção semi-independente

Rodas: de aço aro 17 polegadas com calotas esportivas em dois tons

Pneus: Michelin Primacy 215/55 R17

Dimensões: 4,72 metros de comprimento, 1,80 metro de largura, 1,66 metro de altura e 2,80 metros de entre-eixos

Peso: 1.282 kg

Caçamba: 874 litros

Tanque de combustível: 44 litros

Preço: R\$ 135.450. A pintura metálica Cinza Rush eleva o preço em R\$ 2 mil.

PARA MOSTRAR AS GARRAS

O NOVO PEUGEOT 2008 CHEGA DA ARGENTINA COM A ATUAL IDENTIDADE VISUAL DA MARCA DO LEÃO E EM TRÊS VERSÕES

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Com uma defasagem de quase dois anos com relação ao modelo apresentado na Europa e um investimento de US\$ 270 milhões da Stellantis na fábrica de El Palomar, na Argentina, o novo SUV 2008 finalmente chega ao Brasil. Com a nova linguagem visual da Peugeot, o 2008 totalmente reestilizado desembarca no mercado brasileiro em três versões, partindo da Active, com preço de R\$ 119.990, passando pela intermediária Allure, a R\$ 129.990, e chegando à topo de linha GT, a R\$ 149.990, disponíveis em cinco opções de cores para a carroceria: a perolizada Branco Nacrê e as metálicas Preto Perla Nera, Azul Quasar, Cinza Artense e Cinza Selenium, esta exclusiva para a GT.

Todas as configurações do novo 2008 são equipadas com o motor turbo 200 – o T200 da Stellantis, que já está em variantes dos Fiat Strada, Pulse e Fastback e do Peugeot 208 – com 130 cavalos a 5.750 rotações por minuto abastecido com etanol (125 cavalos com gasolina) e torque de 20,4 kgfm a 1.750 rpm com os dois tipos de combustível. O propulsor se caracteriza por

entregar desempenho e eficiência pelo uso de três cilindros, seguindo a tendência mundial de “**downsizing**”, de mais força em um conjunto mais leve. Traz turbocompressor com “**wastegate**” eletrônica, que se ajusta às demandas do acelerador de forma ativa, injeção direta de combustível, bloco 100% em alumínio e sistema MultiAir III, um controle mais flexível das válvulas de admissão.



No novo 2008, o T200 trabalha associado ao câmbio CVT de 7 marchas simuladas e três modos de funcionamento. No “**Automático**”, o conjunto se ajusta conforme a forma da condução do motorista, aliando desempenho sem comprometer a eficiência e o conforto. O “**Manual**” é voltado para o condutor assumir o controle das marchas, permitindo trocas



sequenciais por meio da alavanca de câmbio ou nos “**paddles shifters**” localizados atrás do volante. Já o “**Sport**” sustenta uma toada mais esportiva e dinâmica, atuando na direção (com assistência elétrica), no controle de estabilidade, no mapeamento do acelerador e alterando o tempo de resposta e de trocas de marchas.



O lançamento do novo 2008 representa a estreia no Brasil da atual identidade global de estilo da Peugeot. As novidades se iniciam pela assinatura luminosa, com três garras verticais que acomodam as luzes de circulação diurna (DRL) em leds integradas nas inserções do para-choque – a mesma novidade deve chegar ainda este ano ao hatch 208, também produzido na Argentina e comercializado no Brasil. Ao centro, está a grade frontal com o novo logotipo “**Peugeot**”, que pode receber tratamento em preto brilhante ou “*bodycolor*”, dependendo da versão, se estendendo até os faróis com o característico efeito felino da marca francesa. A assinatura luminosa também ganhou novas definições na traseira, com a introdução de lanternas em leds que replicam as três garras. Elas são interligadas por uma faixa em preto brilhante, na qual está estampado o “*lettering*” “**Peugeot**”. As luzes de ré e os piscas são igualmente em leds.



Na lateral, o destaque fica por conta das rodas de liga leve diamantadas de 17 polegadas. As maçanetas externas acompanham a cor do veículo em todas as configurações, enquanto as capas dos retrovisores são em preto brilhante, mesmo tratamento aplicado às barras de teto. Na GT, foi adicionado a capota biton em preto, o badge “**GT**” e um adesivo esportivo na coluna “C” (a de trás). A nomenclatura “**2008**” está na traseira em nova grafia. Apesar do visual mais robusto, o novo SUV compacto mantém as dimensões para poder circular com mais desenvoltura nos grandes centros urbanos. São 4,30 metros de comprimento, 1,77 metro de largura (1,99 metro com os espelhos), 1,54 metro de altura, 2,61 metros de distância de entre-eixos, 1.272 quilos de peso e 419 litros de capacidade do porta-malas.



A nova família do 2008 é equipada com o Peugeot i-Cockpit, desenvolvido pela marca francesa para ser um diferencial na experiência de dirigibilidade e que acomoda o motorista com o máximo de comandos posicionados para garantir acesso facilitado a todas as funcionalidades do carro. O i-Cockpit tem como base o Volante Sport Drive, compacto, de dimensões reduzidas e com base achatada para ajudar nas manobras e na dirigibilidade esportiva, o painel de instrumentos elevado para o condutor não desviar a atenção da estrada, a tela “**touchscreen**” localizada na linha de visão do motorista e a série de teclas de alternância, para permite acesso direto às principais funções do veículo.



As versões Active e Allure contam com painel digital 2D, novidade na gama Peugeot. Para a GT, o sistema adiciona painel digital 3D e tecnologia holográfica. No centro do painel está o inédito sistema de entretenimento Peugeot i-Connect, com uma tela “**touchscreen**” de 10,3 polegadas de alta definição. De acordo com a marca do leão, com respostas semelhantes às de um smartphone, a multimídia garante uma experiência de uso intuitiva. O sistema de multimídia tem ainda seis alto falantes, sendo dois tweeters, quatro entradas USB e espelhamento sem fio para Apple CarPlay e Android Auto. O interior é escurecido e com estilo esportivo, reforçado por detalhes cromados em alguns pontos, como nas maçanetas, nos frisos dos difusores de ar, no painel com revestimento que imita a fibra de carbono e no acabamento dos



bancos variando de acordo com a configuração, podendo mesclar tecido e couro, revestimento 100% em couro ou Alcântara. A GT tem elementos exclusivos, como pedais esportivos, soleira com inscrição “**Peugeot**” em alumínio, tapetes com bordado “**GT**” e costura verde em detalhes internos e nos painéis de porta.



As três variantes do novo 2008 não têm opcionais, tendo como itens de série em todas elas freios com ABS com distribuição eletrônica de frenagem, programa eletrônico de estabilidade, acendimento automático das luzes de emergência após frenagem brusca, piloto automático e limitador de velocidade, cintos de segurança de três pontos para todos os ocupantes, sistema Isofix para fixação de cadeirinhas infantis, Hill Assist, freio de mão com acionamento elétrico, quatro airbags (dois dianteiros e dois laterais) e seis bolsas de segurança na GT, adicionando duas de cortina. A topo de linha acrescenta o Peugeot Driver Assist, com dispositivos de auxílio ao motorista, incluindo alerta de ponto cego – disponível também para a Allure – alerta de colisão, frenagem de emergência automática, comutação de farol alto, reconhecimento automático de sinalização de velocidade, detector de fadiga, piloto automático inteligente (ACC) e alerta e correção de permanência em faixa.

MARKETING COM ESTILO

EM UMA PARCERIA COM UMA GRIFE PAULISTA DE “STREETWEAR”, A SÉRIE ESPECIAL APPROVE DO ORA 03 GT FOI APRESENTADA PELA GWM

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO



A GWM lançou no Brasil a série especial GT Approve do Ora 03, que é o terceiro automóvel 100% elétrico mais vendido do país – atrás dos BYD Dolphin Mini e Dolphin EV –, com 4.085 unidades emplacadas de janeiro a julho deste ano. Em parceria com a marca de “*streetwear*” Approve, a série especial foi desenvolvida exclusivamente para o Brasil, com 200 exemplares, cada um custando R\$ 189 mil. A pré-venda do Ora 03 GT Approve foi iniciada nos canais digitais do site (www.gwmmotors.com.br), no aplicativo My GWM e em todas as 72 concessionárias da marca no país. ***“A série especial é a primeira feita por uma montadora e uma marca de ‘streetwear’ no Brasil, voltada especialmente para o mercado nacional. Acreditamos que o modelo fará muito sucesso com o público jovem, atributo que faz parte tanto da GWM quanto da Approve”***, destacou Diego Fernandes, presidente da GWM Brasil.

O Ora 03 GT Approve tem os mesmos equipamentos de série do Ora 03 GT de linha, com

motor de 125 kW (171 cavalos) de potência, 25,4 kgfm de torque, bateria de 63 kW com autonomia de até 400 quilômetros, teto solar, sete airbags, bancos elétricos com massageador e abertura elétrica da tampa traseira. Na Approve, o Ora 03 vem na exclusiva cor fosca Cinza Zenith, palavra que define o ponto mais alto no céu diretamente acima do observador. Segundo a chinesa GWM, cada componente da variante foi cuidadosamente pensado para se destacar no universo “*streetwear*”, movimento de vestuário inspirado nos surfistas californianos. “*Este lançamento estabelece um novo padrão no setor, reforçando nossa dedicação em oferecer qualidade, tecnologia e exclusividade*”, completa Fernandes.



Os detalhes internos da série especial são na cor vermelha, e a assinatura “**Ora 03 GT Approve**” pode ser vista na lateral do carro – próxima à entrada do carregador elétrico –, na tampa traseira e no interior, ao lado do ponto de airbag do passageiro da frente. A parceria com a marca de roupas resultou ainda na Coleção Approve de peças exclusivas: jaqueta college especial, mala de viagem, boné, “*squeeze*” térmico e óculos de sol, todos com a identidade do veículo e com a assinatura das duas empresas. Essas peças não serão comercializadas. Apenas os compradores da série especial do Ora 03 as receberão com o carro, no tamanho solicitado.



De acordo com a GWM, o Ora 03 – lançado no mercado mundial em 2020 – conta com o maior nível de segurança da categoria – com nota máxima nos testes do Euro Ncap, oferecendo o sistema avançado de assistência ao condutor de nível 2+ (ADAS – Advanced Driver Assistance System). O sistema oferece condução semiautônoma e é composto por um radar frontal de curto, médio e longo alcances e cinco câmeras (no para-brisa, nos para-choques e uma em cada retrovisor). Entre os principais itens de segurança disponíveis estão o piloto automático inteligente com Stop&Go, controle de cruzeiro inteligente, Smart Cornering (ajusta a velocidade do veículo de acordo com o ângulo da curva), Smart Dodge (desvio inteligente de caminhões) e alerta, manutenção e centralização de faixa.



POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO

LUXO PLUGADO



A Lexus dá continuidade ao seu propósito de unir luxo, tecnologia e eletrificação com a chegada do RX 450h+, o primeiro híbrido plug-in da marca no Brasil. O novo SUV da Lexus chega em versão única com preço de R\$ 609.990. O compromisso da marca de luxo da Toyota remonta a 2005, quando o RX 400h – na segunda geração do modelo – foi apresentado como o primeiro SUV híbrido de luxo do mundo. Com uma potência combinada de 308 cavalos e 23,6 kgfm de torque, o RX 450h+ acelera de zero a 100 km/h em 6,5 segundos. O motor a combustão é associado à transmissão Hybrid Transaxle, que de acordo com a Lexus, proporciona aceleração mais linear, reduzindo ou aumentando as marchas continuamente, conforme a demanda do motor, sem desperdiçar energia. O RX 450h+ é equipado com o sistema de tração integral controlado eletronicamente, o que proporciona uma experiência de direção esportiva fundamentada pelo Lexus Driving Signature. Com distribuição de torque otimizada entre os dois eixos, o SUV é capaz de se adaptar às várias condições de estrada e a diferentes estilos de direção.

LIGADOS À TOMADA



A GWM apresenta pela primeira vez no Brasil os SUVs de luxo Tank 300 e Wey 07. Equipado com um motor a gasolina 2.0 turbo associado a dois elétricos, um em cada eixo, com tecnologia híbrida plug-in, o Tank tem 408 cavalos de potência e 70,4 kgfm de torque, acoplado à transmissão automática de 9 marchas, podendo acelerar de zero a 100 km/h em 6,8 segundos. De acordo com a marca chinesa, o SUV está preparado para o asfalto e para aventuras mais radicais de off-road. As vendas do Tank 300 estão prevista para serem iniciadas no Brasil no primeiro semestre do próximo ano. Já o Wey 07 não teve maiores detalhes técnicos divulgados. A GWM adianta apenas que o SUV tem um motor 1.5 turbo e três elétricos com tração integral e também com tecnologia híbrida plug-in. O carro pode ter potência combinada de até 500 cavalos dependendo da versão escolhida. O Wey chegará ao mercado brasileiro no segundo semestre de 2025.

Os SUVs VÃO PARA AS PISTAS



Como reflexo da expansão das vendas de utilitários esportivos e da retração do emplacamento dos sedãs, a Chevrolet revelou o Tracker Stock Car, novo carro que a Stock Car utilizará na próxima temporada. A principal categoria do automobilismo brasileiro trocará o “**powertrain**” e o visual da carroceria dos sedãs usados atualmente por modelos SUVs. O carro da marca norte-americana, precursora da Stock Car, em 1979, com os antigos Opalões preparados para a competição, usará a “**bolha**” do Tracker. Homologado pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), o projeto do Tracker Stock Car foi comandado pela Audacetech em parceria com a ArcelorMittal, o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) e o Senai. O desenvolvimento utilizou simulação computacional da Siemens e do IPT. Fabricada pela canadense Magna, a carroceria em material compósito inclui fibra de carbono, aramida e kevlar. A Stock Car entrará em uma nova fase a partir de 2025. A categoria usará motores 2.1 turbo de quatro cilindros com 500 cavalos de potência, em substituição aos V8 aspirados (de 555 cavalos) vindos da Nascar, dos Estados Unidos. Já está confirmado que a Toyota trocará a “**bolha**” do sedã Corolla pela do SUV Corolla Cross. A Mitsubishi está estudando sua participação na Stock Car a partir de 2025 com o visual da carroceria do utilitário esportivo Eclipse Cross.

PICAPE RADICAL



A Ram confirmou a chegada ao mercado da série especial Rebel Ignition da picape intermediária Rampage, produzida no Polo Automotivo Stellantis de Goiana (PE), com preço de R\$ 286.990. A Rampage Rebel Ignition tem a cor exclusiva Laranja Ignition, teto, rodas, maçanetas e retrovisores pintados em preto brilhante e adesivos sobre o capô e nas laterais da caçamba. No compartimento de carga, a série especial traz capota marítima e o Rambar (santantônio) preto. O modelo tem bancos em couro preto e suede com costuras laranjas, acabamento presente também nos painéis de porta e de instrumentos. O badge “**Rebel**” é bordado no encosto dos bancos dianteiros, enquanto tapetes pretos de borracha com bordas elevadas compõem o design e facilitam a limpeza. A Rampage Rebel Ignition é equipada com o motor 2.0 Hurricane 4 turbo a gasolina de quatro cilindros, com 272 cavalos de potência e 40,8 kgfm de torque, acoplado à transmissão automática de 9 marchas. A tração 4x4 Auto distribui automaticamente a força entre os eixos e conta com reduzida.

LÓGICA FRIA



A Nissan está testando uma pintura automotiva com o objetivo de diminuir a temperatura ambiente do veículo e, assim, reduzir o consumo de energia do sistema de ar-condicionado.

Desenvolvida em parceria com a Radi-Cool, também do Japão, especializada em produtos de resfriamento radiativo, a tinta incorpora metamateriais, compostos sintéticos com estruturas com propriedades normalmente não encontradas na natureza e que se comportam de acordo com suas estruturas e não em função de suas composições materiais. Em novembro de 2023, a Nissan iniciou um teste de viabilidade de um ano no aeroporto de Haneda, em Tóquio. A “**tinta fria**” foi aplicada ao veículo de serviço NV100 operado pela equipe aeroportuária da companhia aérea ANA em parceria com a administração do aeroporto e a Radi-Cool Japan. Em comparação a um veículo com pintura comum estacionado ao lado e sob o sol, o NV100 teve redução de até 12°C na superfície externa e de 5°C

PARA ALTO DESEMPENHO



A Pirelli lança no Brasil o P Zero Trofeo RS, pneu projetado para veículos de alto desempenho, visando aumentar a performance em pista seca. O novo produto é caracterizado por um perfil ultrabaixo e por um novo desenho assimétrico de banda de rodagem, que garante alta aderência aliada a uma boa capacidade de frenagem e à durabilidade. Homologado para uso especialmente no asfalto, o novo pneu é uma evolução técnica do P Zero Trofeo R e projetado como equipamento original de superesportivos, sendo um composto semi-slick. Uma série de novas tecnologias foram

aplicadas no desenvolvimento do P Zero Trofeo RS graças à longa experiência da Pirelli em competição. Atualmente, o P Zero é o composto utilizado nos carros da Fórmula-1.

RADICAIS CHIQUES



A Jeep traz para o Brasil a versão extrema Rubicom do Wrangler e da picape Gladiator, com preço de R\$ 499.990 para as duas variantes. Tanto o carro quanto a picape são os modelos que mais se aproximam do visual dos jipes originais. O Wrangler Rubicom é equipado com o motor Hurricane de 2,0 litros a gasolina, capaz de gerar 272 cavalos de potência e 40,4 kgfm de torque, enquanto a Gladiator Rubicom utiliza o propulsor 3.6 V6, também a gasolina, de 284 cavalos e 34,7 kgfm. Os dois motores são acoplados ao câmbio automático de 8 marchas.? ***“Na versão Rubicom, os dois modelos que são símbolo da origem da Jeep são equipados com a melhor tração integral para enfrentarem qualquer tipo de obstáculo”***, explica Hugo Domingues, vice-presidente da Jeep para a América do Sul.



PARA PEGAR LATIFUNDIÁRIOS NO LAÇO

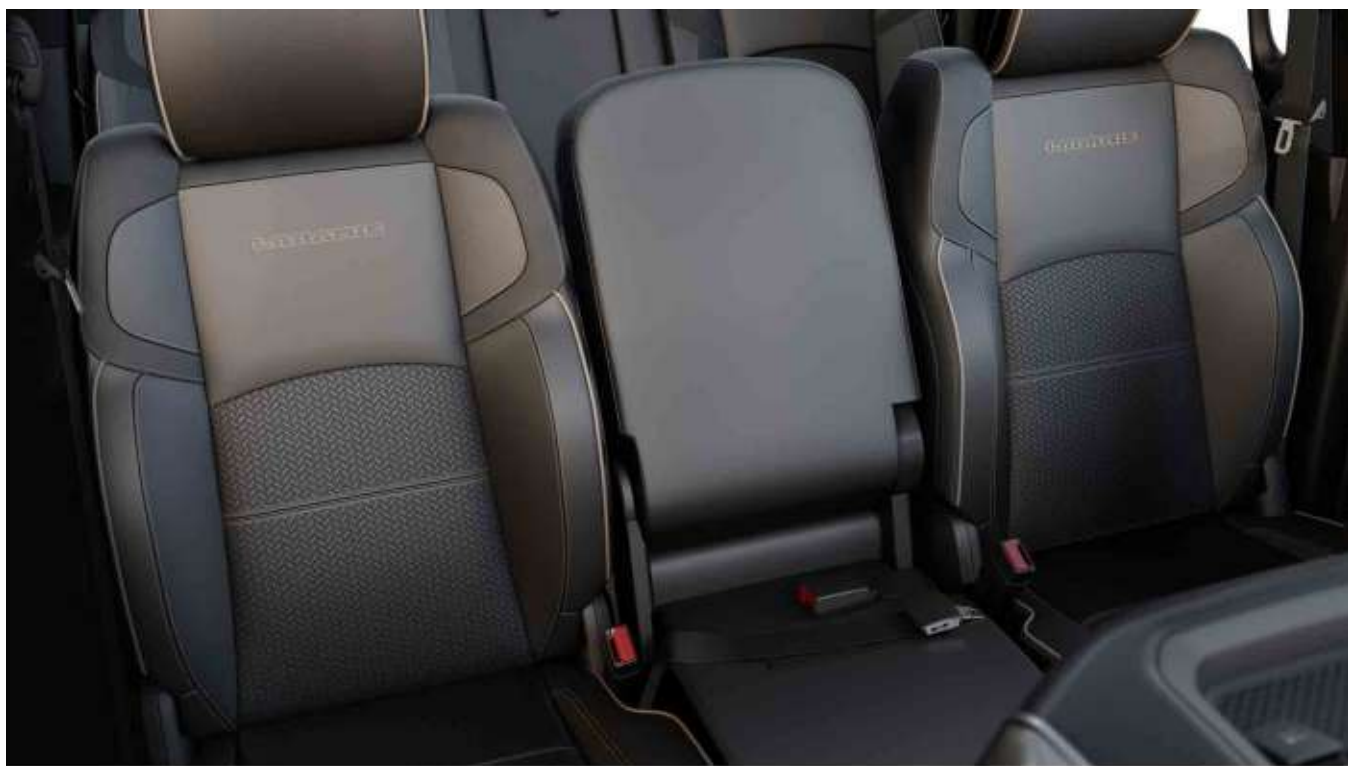
RAM 2500 RODEO EDITION É LANÇADA COMO SÉRIE LIMITADA DE 77 UNIDADES, EXCLUSIVA PARA O BRASIL, POR R\$ 469.990

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Parte do variado portfólio de marcas oferecidas pelo conglomerado automotivo Stellantis no Brasil, a Ram tornou-se uma referência de luxo para o topo da pirâmide social do universo agro. De olho nesse público seleto e abastado, a marca acaba de apresentar a Ram 2500 Rodeo Edition, nova série especial que presta homenagem aos 77 anos do primeiro rodeio oficial realizado no país. O evento ocorreu em 1947, em uma quermesse na praça principal de Barretos, cidade do interior de São Paulo, que se tornou referência nacional no assunto. Oferecida por R\$ 469.990, a 2500 Rodeo Edition traz como destaque um assento extra entre motorista e passageiro, aumentando a capacidade do modelo para transportar até seis ocupantes. Quando não utilizado, esse encosto pode ser baixado, servindo como apoia braços, porta-objetos e porta-copos.



A Rodeo Edition já havia sido lançada como série exclusiva da Ram 2500 para o Brasil em 2021. Na época, a série limitada foi criada para comemorar o Dia do Trabalhador Rural, tendo a venda de suas cem unidades esgotadas em apenas dez horas. Prevista para chegar ao mercado nacional até o final de agosto, a atual edição comemorativa é limitada a 77 unidades, em referência aos 77 anos do primeiro rodeio brasileiro. A 2500 Rodeo Edition será disponibilizada apenas na cor Branco Pérola. Um badge exclusivo e comemorativo da série fica posicionado nas portas dianteiras, onde tradicionalmente está o escrito o nome “**Ram**”.





Com base na versão Laramie, a 2500 Rodeo Edition é equipada com o motor Cummins turbodiesel de 6,7 litros com 377 cavalos de potência e 117 kgfm de torque, aliado à transmissão automática de 6 velocidades, tração 4x4 com reduzida e uma capacidade de reboque de 7,6 toneladas. Para facilitar o deslocamento de trailers, a picape tem várias tecnologias para tornar essa tarefa mais simples, como o controle eletrônico do freio do reboque e os retrovisores multifuncionais, que podem ser estendidos eletricamente aumentando o campo de visão para além do trailer. Assim como as funções Tow/Haul e Diesel Exhaust Brake, que juntas usam a força do motor para frenagens, ajudando a estender a vida útil do sistema de freios da picape.



No interior, os painéis de porta têm acabamento amadeirado e, assim como os bancos, são revestidos em couro preto e Alcântara, com costuras claras. Os bancos dianteiros contam com ajuste elétrico de dez posições, aquecimento, ventilação e duas memórias para o do motorista, acrescentando ainda ajuste elétrico do curso dos pedais do freio e do acelerador. O modelo traz uma central multimídia Uconnect de 12 polegadas com Android Auto e Apple CarPlay sem fio, conexão para dois smartphones e navegação embarcada, nove portas USB, sendo quatro do tipo C de carregamento, três tomadas de 115 volts, duas no interior da picape e uma no Rambox – compartimento de carga com trava elétrica localizado nas laterais da caçamba. Completam o pacote tecnológico câmera de 360 graus e de caçamba e som premium da Alpine com dez alto-falantes e 506 watts de potência com sistema ativo de cancelamento de ruídos.

V O L V O

VOLVO NA LAT.BUS

Do diesel ao elétrico, o portfólio mais completo do mercado.



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

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO

VENTO DO ORIENTE



Fundada em 2022, a startup chinesa Windrose quer fabricar seus caminhões elétricos também nos Estados Unidos. E a construção da linha de produção norte-americana da marca, no Estado da Geórgia, deve começar em 2025. A nova unidade industrial produzirá os chassis e outras peças dos caminhões elétricos da marca chinesa. O caminhão pesado elétrico da Windrose, que chega este mês ao mercado chinês, substitui os retrovisores externos por um sistema de câmeras e telas e utiliza pacote de baterias com capacidade de 700 kWh, com autonomia estimada em 670 quilômetros, podendo transportar 49 toneladas. A empresa informa que tem 6.400 pedidos em carteira, com a maioria dos clientes nos Estados Unidos. O montante do investimento na fábrica norte-americana não foi revelado. A Windrose planeja ainda iniciar, em 2025, a construção de uma fábrica de caminhões elétricos na Bélgica, com a projeção de produzir globalmente 10 mil caminhões por ano até 2027.

EVOLUÇÃO NA SUSPENSÃO



Desenvolvida no Centro de Desenvolvimento de Produto do Complexo da Sete Lagoas (MG), uma nova suspensão pneumática da Iveco será disponibilizada tanto para o caminhão pesado S-Way quanto para o chassi de ônibus Bus 17-280. No S-Way, a novidade é o opcional nas versões com trações 4x2 e 6x2, com o objetivo de oferecer mais conforto e segurança ao transporte rodoviário de média a longa distância. A suspensão pneumática é uma demanda dos clientes que transportam cargas mais sensíveis aos impactos durante a operação, como eletrônicos, eletrodomésticos, bebidas e cargas vivas. As câmaras de ar Full Air contam com quatro bolsões pneumáticos por eixo e absorvem melhor as irregularidades da pista. A nova suspensão também colabora com a maior segurança com o sistema EBS (Electronic Braking System) e o pacote ADAS (Advanced Driver Assistance Systems). A capacidade de ajuste da altura para engate e desengate do semirreboque diretamente da cabine proporciona praticidade na operação e redução do desgaste dos pneus. Já no

Bus 17-280, a suspensão pneumática apresentada na Lat.Bus 2024 promete entregar mais conforto ao passageiro, melhor dirigibilidade e economia ao operador. Disponível nas configurações urbano e rodoviário, a tecnologia oferece opcionalmente o sistema “*kneeling*”, que permite o rebaixamento do veículo para proporcionar mais conforto no acesso dos passageiros. ***“Com a chegada do Bus 17-280 Suspensão Pneumática, os clientes passam a contar com uma opção de alta capacidade operacional e boa relação custo-benefício, preparada para diferentes configurações, seja qual for a demanda”***, afirma Danilo Fetzner, vice-presidente da Iveco Bus para América Latina.

MOBILIDADE NO RADAR



Durante a Lat.Bus 2024 – realizada de 6 a 8 de agosto em São Paulo –, a Parceria Zebra (Zero Emission Bus Rapid-deployment Accelerator ou acelerador de implantação rápida de ônibus de emissão Zero) lançou uma atualização da plataforma E-Bus Radar. Lançada em 2019, a plataforma, resultado da colaboração entre a C40 Cities (entidade que conecta quase cem das principais cidades do mundo comprometidas em criar um futuro mais sustentável) e o Conselho Internacional de Transporte Limpo (ICCT), foi desenvolvida com o objetivo de monitorar as frotas de ônibus elétricos em operação nas cidades latino-americanas. Promove ainda a transparência de dados e quantifica as emissões de CO₂ evitadas graças à operação desses veículos. Atualmente, a plataforma já mapeou mais de 5.700 ônibus elétricos em 41 cidades de 12 países da América

Latina. *“Desde seu lançamento, a plataforma E-Bus Radar tem se estabelecido como referência regional para fornecer dados transparentes e acessíveis que destaquem a liderança das cidades da América Latina na descarbonização das frotas de ônibus, inspirando outras municipalidades a adotarem soluções de transporte mais limpas e eficientes”*, avalia Thomas Maltese, gerente-sênior da Parceria Zebra na C40 Cities. Mais informações sobre a Parceria Zebra e a plataforma E-bus Radar estão disponíveis no site www.ebusradar.org.

OTIMISMO COLETIVO



Maior evento latino-americano de transporte coletivo rodoviário, a Lat.Bus 2024 – realizada de 6 a 8 de agosto em São Paulo –, foi um sucesso de público. Cerca de 20 mil pessoas, entre visitantes, convidados, profissionais do setor e empresas participantes, visitaram os estandes no São Paulo Expo. Além dos produtos e serviços mostrados pelas fabricantes de chassis, carrocerias, peças, acessórios e provedores de tecnologia, a Lat.Bus 2024 se destacou pelos encontros temáticos. O **“Seminário da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU)”** abordou temas como queda no fluxo de passageiros, tarifa social, governança, tecnologia e eletrificação. E o **“Fórum do Transporte Sustentável”** discutiu os caminhos para a descarbonização e a contribuição do transporte de passageiros na construção de cidades mais limpas, a ESG na mobilidade urbana e a eletromobilidade no transporte de passageiros.

MOTOS QUE FIZERAM HISTÓRIA – SUZUKI INTRUDER 125

A INTRUDER 125 POSICIONOU A SUZUKI NO BRASIL EM UM SEGMENTO DOMINADO PELA HONDA CG 125

POR DANIEL DIAS/AutoMotrix
FOTOS: DIVULGAÇÃO



A Intruder foi a denominação de uma série de motocicletas cruiser produzidas pela Suzuki de 1985 a 2005, embora o nome ainda continue sendo utilizado em alguns modelos na Europa. Todas as motos com o “**carimbo**” “**Intruder**” tiveram ou têm motores GV-Twin de quatro tempos. Depois de 2005, a Intruder foi substituída pela Boulevard na marca japonesa. Apesar de a Suzuki ser oriental, a Intruder deu início a sua jornada nos Estados Unidos, com as Intruder 700 e 1400. A de menos cilindradas foi idealizada para ser pequena o suficiente para escapar da tarifa de 45% nos Estados Unidos para motos importadas, enquanto a de 1400 cc veio para brigar com a Harley-Davidson Evolution 1340 e a Vulcan 1500 da Kawasaki. Ao mercado brasileiro, coube a chamada “**Suzukinha**” Intruder 125, comercializada no país de 2002 a 2016 com enorme sucesso, principalmente como moto dos Correios – quem nunca viu o modelo todo amarelinho, inclusive com a grande caixa de carga disposta sobre a parte do carona também amarela?



A Intruder comercializada no Brasil tinha um motor de 125 cilindradas, quatro tempos e cárter seco, com 12 cavalos de potência a nove mil rotações por minuto, 0,98 kgfm de torque a 7 mil giros, partida elétrica, câmbio de 5 marchas e sistema de transmissão por corrente. A moto contava no início com 1,94 metro de comprimento, 81,5 centímetros de largura, 1,11 metro de altura, 1,28 metro de entre-eixos e 17,5 centímetros de altura em relação ao solo, com a altura do banco a 73,5 centímetros. Os freios tinham disco na frente e tambor atrás, com 113 quilos de peso (sem o piloto) e tanque de combustível de 10,3 litros. Em um dos melhores anos de vendas, a Intruder 125 teve 6,8 mil unidades emplacadas, em 2012.



Lançada em 2002, a Intruder 125 foi a menor motocicleta street da Suzuki no Brasil e a mais acessível. A marca japonesa ainda trouxe para o mercado brasileiro os modelos de 250, 800 e 1.400 cilindradas, mas apenas a 125 teve sucesso. Mais fracas que suas principais concorrentes – a Honda CG 125 e a Yamaha YBR 125 –, a moto da Suzuki se destacava pelo seu belo visual, inspirado em modelos estradeiros de maior porte da fabricante oriental. Na comparação com suas rivais, a Intruder 125 chegava à final de 110 km/h, ante 120 km/h da CG 125 e 115 km/h da YBR 125. Na potência, a Intruder e a CG empatavam, com 12,5 cavalos, enquanto que na YBR era de 11,2 cavalos. No consumo médio urbano, a moto da Yamaha ficava atrás, com 35 km/l para um tanque de 13 litros, a Intruder vinha na segunda posição, com 36,7 km/l e a CG precursora das atuais CG 160 fazia 40 quilômetros com um litro de gasolina, com tanque de 13,5 litros.



Para tentar conquistar os brasileiros e “*roubar*” uma fatia de mercado da concorrência, o marketing da Suzuki entrou em ação com tudo. Mesmo antes

da estreia da Intruder 125 por aqui – e também para justificar o nome ligado a célebres modelos estradeiros e de maior porte da marca japonesa –, a Suzuki alardeou que sua 125 se tratava de uma moto custom, pelo estilo mais clássico e conforto com a agilidade de uma street. E parece que “**colou**”! O conjunto mecânico da Intruder 125 nacional incluía sistemas de lubrificação com cárter seco, ignição eletrônica CDI e partida elétrica, com transmissão de 5 marchas com embreagem multidisco banhada a óleo. O chassi era do tipo Diamond, com suspensão dianteira com garfo telescópico e traseira com balança articulada. O primeiro pacote oferecido para os brasileiros custava em torno de R\$ 4,5 mil e tinha as sóbrias cores azul, preto e vermelho. De cara, o modelo não agradou, porque os motociclistas achavam seu estilo mais ligado ao “**velho**” do que ao clássico.



A maré começou a mudar pra valer a favor da Intruder 125 quando o mercado brasileiro teve um grande crescimento a partir de 2007, ao lado das primeiras grandes alterações no próprio modelo da motocicleta da Suzuki, que começavam a levá-lo

para os lados dos Correios. Com isso, a Intruder 125 ganhou aprimoramentos no conjunto mecânico para deixá-la mais potente – com um cavalo a mais – e eficiente, com opções de cores mais atraentes. Vieram novas borboletas e calibragem do carburador e introdução do sistema de redução na emissão de poluentes, passando a “**Suzukinha**” para 11,5 cavalos e o torque finalmente superando um quilo, mais precisamente, 1,19 kgfm a 8 mil giros. Na prática, a moto ficou com uma ciclística melhor, mais dócil de ser pilotada, com retomadas de velocidades mais vigorosas e uma leve redução no consumo de combustível.



Em 2012, a Intruder 125 recebeu outras mudanças mecânicas para se adaptar ao Promot 3 – Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Similares –, que estabelecia normas mais rigorosas quanto aos níveis de poluição emitidos por esses veículos. Ela ganhou ainda um novo carburador Mikuni BS25 com TPS (sensor de posição da borboleta) e sistema de escape com catalisador, reduzindo novamente a potência e o torque. A Suzuki Intruder 125 foi descontinuada em maio de 2017. Foi substituída no Brasil pela Chopper Road 150, uma versão mais moderna e uma evolução da famosa moto dos Correios, feita a partir de uma parceria da Suzuki com a chinesa Haojue.

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

RODA RIO

NAVEGAR É PRECISO



A BMW Motorrad Brasil apresenta o novo ConnectedRide Navigator. O sistema funciona conectado ao aplicativo BMW Motorrad e exibe informações de navegação e multimídia diretamente em uma tela extra no painel da moto. Na prática, se assemelha com uma central multimídia, encontrada nos veículos do BMW Group. O acessório pode ser adquirido nas concessionárias da marca a partir de agosto. Operada diretamente pelo multicontroller, no punho esquerdo, e integralmente conectado ao smartphone, o BMW Motorrad ConnectedRide Navigator define novos padrões. A tela é sensível ao toque (*“touchscreen”*), tem 5,5 polegadas e iluminação otimizada, o que garante boa visibilidade mesmo sob luz solar direta. O novo BMW Motorrad ConnectedRide Navigator foi desenvolvido para ser independente, e as atualizações podem ser entregues diretamente pelos sistemas BMW Motorrad, precisando apenas de uma conexão de dados. Para atualizações de trânsito em tempo real, o navegador pode ficar

online por meio de uma conexão Wi-Fi ou por meio do cartão SIM instalado pelo cliente. Assim, o piloto é mantido atualizado até mesmo durante a viagem. O preço público sugerido de lançamento é de R\$ 6.035,98.

MAIS PODEROSA



A Ducati Hypermotard 950 ganhou uma nova versão, a SP. O novo modelo com o motor L-twin de 937cc traz uma nova suspensão de alta especificação da marca Ohlins, na frente e na traseira, peças de fibra de carbono, rodas mais leves e um esquema de pintura especial. O garfo invertido da Ohlins USD é agora uma unidade de 48 milímetros, com curso aumentado de 170 milímetros para 185 milímetros. Na traseira, o monochoque Ohlins também ganhou um aumento do curso de roda, passando de 150 milímetros para 175 milímetros. A SP recebe rodas forjadas Marchesini, com redução de peso de dois quilos - a SP pesa 191 quilos sem combustível. A moto chega à Europa por 18.890 euros – cerca de R\$ 143 mil. Não há definição sobre a vida do novo modelo ao Brasil.

PARCERIA DE RIVAIS



Honda e Yamaha anunciaram um acordo para trabalhar em conjunto no segmento de motos elétricas. A Honda será fornecedora de motos elétricas para a

Yamaha na categoria de ciclomotores e, desse modo, a Yamaha venderá veículos com sua marca com base no modelo Honda EM1 e:. A parceria não é inédita: desde 2018, a Honda já fornece modelos de 50 cc para a Yamaha comercializar com sua própria logomarca no mercado japonês. As duas arquirrivas japonesas fazem parte ainda do consórcio Gachaco, do Japão, junto com a empresa petrolífera japonesa Eneos, para o desenvolvimento de baterias padrão em conjunto para motos elétricas, reunindo também as marcas Kawasaki e Suzuki.

COMPRA FÁCIL (NA ÍNDIA)



Cotada para vir ao mercado brasileiro até 2025, a scooter elétrica Bajaj Chetak passou a ser comercializada na Índia pela Amazon. Após a compra no site, a Bajaj conecta o cliente a um revendedor da marca. Lá, a documentação é disponibilizada, e o modelo é entregue em cerca de dez dias. A Chetak comercializada na Amazon é a série especial 3201 Special Edition, que vem com um assento acolchoado de dois tons, painel de TFT com conectividade aos smartphones e capacidade de receber atualizações via Bluetooth. É movida por um motor do tipo PMSM, alimentado por bateria de 3,2 kWh, que pode ser carregada sem complicações com carregador integrado – usando qualquer tomada de 220 V, 15 A, aterrada. É capaz de levar a scooter a uma velocidade máxima é de 73 km/h, com autonomia de 136 quilômetros. A Bajaj Chetak 3201 Special Edition oferece dois modos de condução, “Eco” e “Sport”. Com o opcional “Tec Pack”, também habilita o modo “Reverse” (ré).



Prêmio
RODA RIO



Clique e saiba mais!



DIDÁTICA PREVENTIVA

DETRO-RJ PROMOVE AÇÃO EDUCATIVA CONTRA ASSÉDIO E IMPORTUNAÇÃO NO ANIVERSÁRIO DE CRIAÇÃO DA “LEI MARIA DA PENHA”

DE REDAÇÃO



O Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (Detro-RJ) celebrou 18 anos de existência da “**Lei Maria da Penha**” com uma ação educativa especial da campanha “**Não dê Carona ao Assédio**” – focada em conscientizar a população contra a importunação sexual dentro dos coletivos intermunicipais, além de acolher e encaminhar vítimas para unidades de atendimento especializado. As ações ocorreram na rodoviária do Rio, nos terminais rodoviários Roberto Silveira (Niterói), de Nova Iguaçu, do Shopping de Duque de Caxias, de Volta Redonda, Alex Novelino (Cabo Frio), e João Paulo II (Itaperuna). Além de tirar dúvidas, os fiscais orientaram passageiros de como proceder nesses casos de violência e distribuíram material informativo da campanha, como panfletos

com canais competentes de denúncia, como a ouvidoria do departamento. Quem sofrer algum tipo de importunação sexual nos transportes públicos intermunicipais e deve entrar em contato com a Ouvidoria do Detro-RJ por meio do portal OuvERJ, no link [https:// www.rj.gov.br/ouverj/](https://www.rj.gov.br/ouverj/) ou pelo telefone (21) 3883-4141.



FESTA DAS DUAS RODAS

TRIUMPH E BMW EXIBIRÃO SUAS MAIS RECENTES NOVIDADES NO FESTIVAL MOTO BRASIL 2024



Duas das principais fabricantes de motocicletas do Brasil e do mundo já confirmaram presença no Festival Moto Brasil (FMB), que começa no dia 30 de agosto, no Rio de Janeiro. Triumph e BMW prometem estandes com seus principais modelos recém-lançados. A Triumph – que estará presente com as concessionárias AB Abolição e Autokraft – mostrará durante os três dias de evento modelos como a Tiger 1200 Black Edition – mais recente versão da big trail – e as Tiger 900 GT, 900 GT Pro e 900 Rally Pro. A Tiger 1200 Black Edition é uma variante criada especialmente para o mercado brasileiro. Tem visual escurecido e motor tricilíndrico, que entrega 150 cavalos. A BMW também confirmou a presença de vários modelos no Festival Moto Brasil 2024, da conhecida R 1250 GS Adventure à cruiser R18, passando pela superesportiva S 1000RR e pela exótica scooter C 400X. Mas a grande estrela do estande da BMW Motorrad no FMB (representada pela concessionária Autokraft) promete ser a recém-lançada R 1300 GS. A moto começou a ser vendida no mercado brasileiro em abril deste ano e surpreendeu com o design completamente renovado, motor maior – porém, mais compacto – e novas tecnologias. O Festival Moto Brasil ocorre de 30 de agosto e 1o de setembro, no Riocentro, na zona oeste carioca. Os ingressos estão à venda com meia-entrada promocional, por preços iniciais de R\$ 45, válidos para qualquer dia. Eles podem ser adquiridos pelo site do evento: www.festivalmotobrasil.com.br.



FLAGRANTE DELITO

“OPERAÇÃO DESMONTE” ENCONTRA MOTOR DE CARRO ROUBADO E PRENDE DONO DE FERRO-VELHO EM ITABORAÍ



Agentes do Detran/RJ e da Polícia Civil interditaram na sexta-feira, dia 9 de agosto, um ferro-velho em Itaboraí, no qual foi encontrado um motor de Fiat Uno roubado. O proprietário do estabelecimento foi preso em flagrante e levado para a 71ª DP (Itaboraí). A operação foi feita com base em informações passadas ao Disque-Denúncia. O ferro-velho Maravilha Shopping da Peças funcionava no bairro Retiro São Joaquim. A fiscalização do Detran/Rj encontrou o motor do Uno roubado em 2019, em São Gonçalo, ao checar informações do Disque-Denúncia de que o estabelecimento comercializava produtos de roubo. Todo o material comercializado no ferro-velho foi apreendido.

RODA **RIO**