

RODA **RIO**



PRÉVIA: OS DESTAQUES DA VOLKSWAGEN PARA A FENATRA 2024

TESTE

NISSAN SENTRA EXCLUSIVE



**A NOVA SCOOTER ELÉTRICA
SHINERAY PT4-PRO S**



**O HYUNDAI IONIQ 5
JÁ CHEGOU AO BRASIL**



A ducentésima décima edição de **RodaRio** traz como **Destaque** um teste com o **Nissan Sentra Exclusive**, a versão “*top*” do sedã médio importado do México, que teve sua oitava geração lançada no Brasil em março do ano passado, com direito a um ligeiro “*facelift*” acrescentado em junho deste ano, na linha 2025. O **Panorama** mostra o **Hyundai Ioniq 5**, modelo elétrico com o qual a marca sul-coreana

pretende inaugurar um novo segmento, o dos CUVs (Crossovers Utility Vehicles). O **CarNews** é uma reportagem sobre a **série Tributo dos Fiat Strada, Toro, Argo, Pulse e Fastback**, que festeja os 125 anos da marca italiana. O **TranspoNews** revela os **destaques da Volkswagen para a Fenatran 2024**, o maior evento de transporte rodoviário de cargas da América Latina, que será realizado em novembro, na cidade de São Paulo. E o **MotoNews** apresenta a **Shineray PT4-Pro S**, nova scooter elétrica que amplia a extensa linha de produtos da marca no Brasil. A edição traz ainda as notas temáticas de **CarMais, MotoMais e TranspoMais** e a editoria **Rio**, com temas automotivos cariocas e fluminenses.

Boa leitura!



ÍNDICE

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

Panorama: Hyundai Ioniq 5.....15

CarNews: série Tributo dos Fiat Strada, Toro, Argo, Pulse e Fastback.....21

CarMais.....25

TranspoNews: os destaques da Volkswagen para a Fenatran 2024.....32

TranspoMais.....37

MotoNews: Shineray PT4-Pro S.....41

MotoMais.....54

Rio.....49



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

EDITORACÃO
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**



TRAJE DE GALA

EM SUA VERSÃO "TOP" EXCLUSIVE E COM O REFORÇO DO PACOTE INTERIOR PREMIUM, O SEDÃ NISSAN SENTRA ESBANJA ESTILO

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX

FOTOS: LUIZA KREITLON/AUTOMOTRIX



Apesar do sucesso que fez desde o seu lançamento nos Estados Unidos e no México, a oitava geração do Nissan Sentra demorou a chegar ao Brasil. Desembarcou apenas em março de 2023, longos quatro anos após a sua estreia mundial – foi revelada em 2019 na China, sob o nome de Sylphy. E apenas um ano e três meses depois de ser lançada por aqui, em junho deste ano, a linha 2025 do sedã médio apresentou ao mercado brasileiro um “*facelift*” em relação à oitava geração. Além da reestilização na parte frontal, a linha 2025 do três volumes produzido no México ganhou aperfeiçoamentos na segurança e no conforto. O preço do modelo começa em R\$ 160.290 na configuração básica Advance e chega a R\$ 178.390 na Exclusive com o pacote Interior Premium – a versão avaliada. O Sentra Exclusive é disponível nas cores metálicas Cinza Atlântico e Cinza Grafite, a sólida Preto Premium e a perolizada Branco Diamond, sendo que a Branco Diamond (a do modelo testado) e a Cinza Atlântico oferecem

opções biton, com teto Preto Premium. Desde o lançamento da linha 2025, o sedã da Nissan aumentou em 25% a média mensal de vendas – de 400 para 500 unidades.



A maior mudança na linha 2025 do Sentra foi na frente, onde a habitual grade “**V-motion**” trocou alguns acabamentos cromados por pretos brilhantes e foi preenchida com filetes horizontais. Continua ladeada pelo conjunto óptico de leds com luzes de condução diurna (DTRL) e sublinhada pelo para-choque, que ganhou vincos e perdeu as luzes diurnas em leds na parte inferior, agora integradas aos faróis. Os auxiliares de neblina não estão mais disponíveis. O sedã incorporou o novo logotipo da marca japonesa na frente e na tampa traseira. Foi mantido o visual frontal musculoso da oitava geração, inspirado nos sedãs maiores da Nissan – como o Altima e o Maxima. Permanece a linha de cintura elevada, com teto baixo e caimento gradual na traseira, no estilo cupê. As lanternas com lâmpadas halógenas mantém o formato de bumerangue. Teto solar, chave I-Key redesenhada, rodas de liga leve de 17 polegadas diamantadas e grade inferior no para-choque traseiro reforçam o aspecto de requinte da versão Exclusive. As dimensões não foram alteradas em relação à oitava geração do sedã – são 4,64 metros de comprimento, 1,81 metro de largura, 1,45 metro de altura e generosos 2,71 metros de entre-eixos, um dos melhores da categoria.



O motor de 2,0 litros de terceira geração da família MR20DD, apresentado no Brasil no início de 2023 junto com a oitava geração do Sentra, não teve mudanças na linha 2025. Aspirado e movido exclusivamente a gasolina, desenvolve 151 cavalos de potência a 6 mil rpm e 20 kgfm de torque a 4 mil rpm. O acabamento interno do motor é espelhado para reduzir atrito dos cilindros e melhorar o resfriamento, por meio de uma tecnologia de aço spray utilizada no superesportivo Nissan GT-R. Um eixo de balanceamento ajuda a reduzir vibração e ruídos, com a válvula de controle de fluxo de ar em múltiplas seções (Tumble Control Valve – TCV), para melhorar o fluxo de ar na admissão. O câmbio CVT XTronic de oitava geração simula 8 marchas.



A linha 2025 do Sentra conta com seis airbags (frontais, cabeça e laterais) e traz de série, em todas as variantes, sistemas de auxílio ao motorista como monitoramento de ponto cego, alertas de tráfego cruzado traseiro e de prevenção de mudança de faixa e faróis automáticos inteligentes. Toda a linha do médio mexicano conta com alerta avançado de colisão frontal, alerta de atenção do motorista e sistema de monitoramento de pressão dos pneus. Já o piloto automático e a Visão 360 Graus com detecção de objetos em movimento são disponíveis apenas na Exclusive. Também somente na “top” há o assistente de frenagem, o assistente de prevenção de mudança de faixa e o controle dinâmico de chassi integrado – que utiliza recursos do controle de tração e de distribuição automática de frenagem para manter o carro na trajetória correta. Com a partida remota, é possível acionar o motor à distância pressionando o botão de travamento das portas.



EXPERIÊNCIA A BORDO

CARAMELO COM “PEDIGREE”



Em sua versão topo de linha Exclusive e com o reforço do vistoso Interior Premium, o habitáculo do Nissan Sentra tem um aspecto especialmente sofisticado. O pacote adiciona revestimentos que simulam couro na cor caramelo nos bancos, nas portas e no painel. Há um cuidado maior com os materiais e montagem, além do próprio design, que é requintado com uma pitada de esportividade. O volante de base achatada tem ajustes de altura e profundidade e proporciona boa pegada, abrigando as aletas para troca de marchas manuais e o acionamento do piloto automático. O painel de TFT colorido de 7 polegadas torna fácil a visualização das informações do computador de bordo. A central multimídia tem tela “*touchscreen*” de 8 polegadas – um tanto diminuta em relação às tendências atuais. Contudo, as conexões com Apple CarPlay e Android Auto são feitas apenas com cabos – um sedã médio “*top*” não deveria oferecer nada aquém de conexões wireless. A qualidade das

imagens das câmeras para as manobras também não é das melhores. Já o sistema de som da Bose esbanja a qualidade usual da famosa marca norte-americana especializada em produtos de áudio.

No console central, embaixo do apoio de braço, há um compartimento com 7,7 litros de capacidade. Na dianteira e na traseira, os bancos trazem a tecnologia que a Nissan chama de “**Gravidade Zero**” (Zero Gravity) – inspirada em estudos de ergonomia da NASA, para aliviar a tensão nas costas e proporcionar viagens longas sem cansaço. O espaço no banco traseiro é amplo, mas falta uma saída de ar-condicionado para a segunda fileira. O porta-malas do Sentra comporta 466 litros e tem a boca do compartimento mais perto do solo, facilitando a acomodação de bagagens grandes.



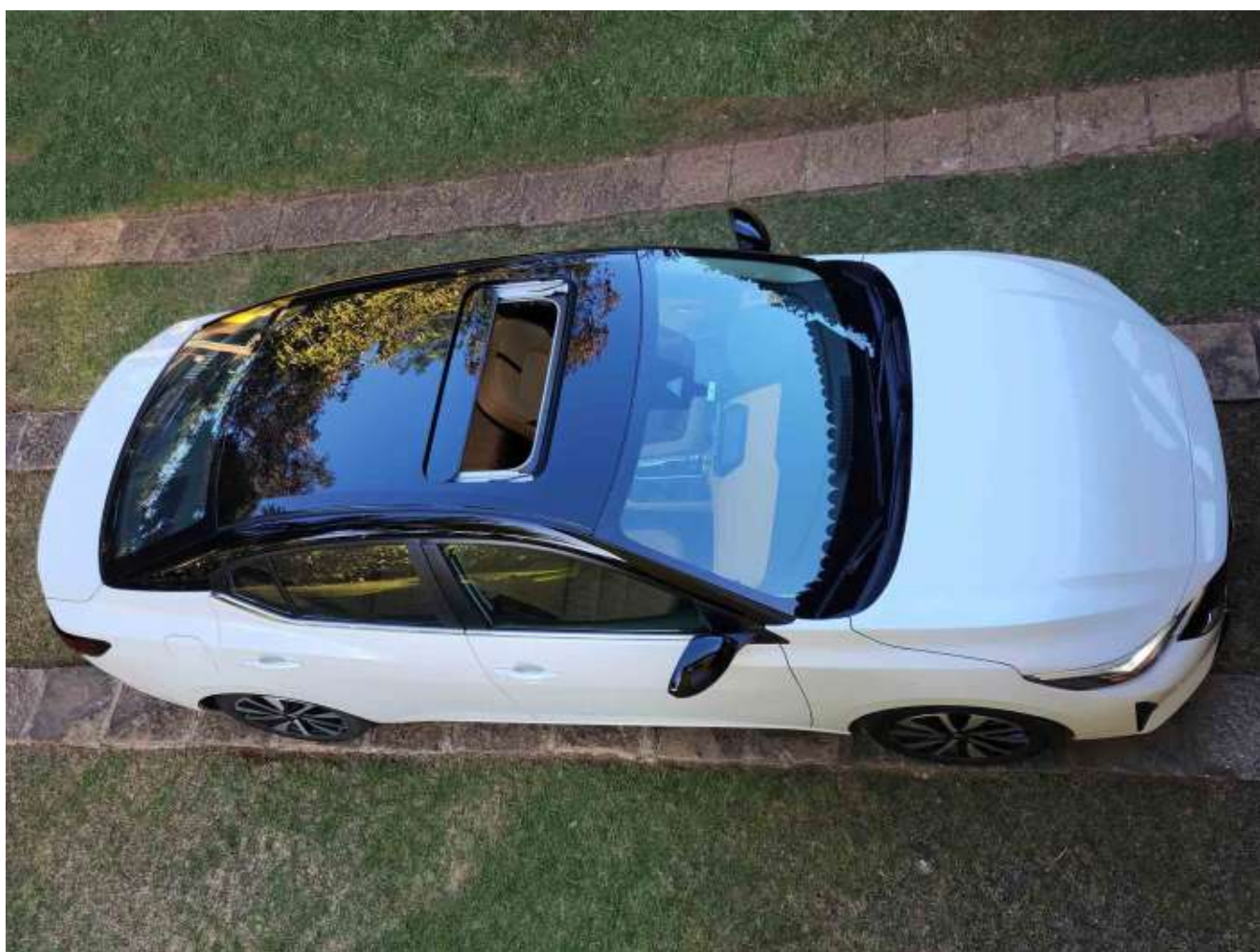
IMPRESSÕES AO DIRIGIR

SEDÃ COM “S” MAIÚSCULO



O motor 2.0 do Sentra entrega 151 cavalos a 6 mil rpm e 20 kgfm a 4 mil rpm. Aspirado, movido a gasolina e com sistema de injeção direta, ele se beneficia da boa parceria com o câmbio CVT XTronic de oitava geração. Apesar de não contar com um turbocompressor, o conjunto oferece acelerações eficientes. Com 8 marchas simuladas, o câmbio inclui conversor de torque com resposta mais rápida, enquanto os “*paddles shifters*” permitem controlar as mudanças das marchas

(simuladas). Desenvolvido para aumentar o torque sem sacrificar o controle e o conforto nas partidas e ultrapassagens, o conjunto é harmônico. São quatro programas de modo de condução, acionáveis por um botão praticamente imperceptível na alavanca de câmbio: “**Normal**”, “**Sport**” (mantém a marcha mais baixa com rotações mais altas), “**Manual**” (para seleção das marchas por meio de “*paddles shifters*” atrás do volante) e “**Eco**” (ajusta a entrega de energia e a resposta do acelerador para reduzir o consumo). Em todos eles, a impressão é de que o “*powertrain*” do Sentra escapa dos desperdícios de força para privilegiar a eficiência. De acordo com a Nissan, o sedã acelera de zero a 100 km/h em 9,4 segundos e pode chegar a 200 km/h. Para o Inmetro, o Sentra tem consumo urbano de 11 km/l e rodoviário de 13,9 km/l – mas é possível de se obter números melhores, tanto na cidade quanto na estrada.



O sistema de suspensão tem suporte tipo MacPherson com amortecedores de tubo duplo na dianteira e multilink na traseira. O objetivo da combinação é oferecer diversão ao dirigir, sem abdicar do conforto e da estabilidade – características mandatórias em um bom sedã. Pela correta calibração da suspensão, o Sentra permite acelerar forte sem que ameace escapar nas curvas.

E o aumento da rigidez da plataforma – 41% a mais em relação à geração anterior – explica a notável evolução da qualidade de rodagem. O para-choque dianteiro requer alguma atenção, pois pode eventualmente raspar nas exageradas valetas e lombadas, comuns pelo Brasil afora. A posição ao dirigir típica dos sedãs – mais baixa que a dos SUVs – agrada muita gente. Os equipamentos de auxílio ao motorista da “*top*” – assistente de frenagem, alerta de mudança de faixa e controle dinâmico de chassi integrado – se mostram efetivos sempre que há demanda. Mas sistemas de segurança mais avançados, como frenagem autônoma de emergência e controle de cruzeiro adaptativo, não estão disponíveis. Inexplicavelmente, a Nissan insistiu em manter na linha 2025 do Sentra o freio de estacionamento ativado em um anacrônico pedalzinho posicionado à esquerda do freio comum – um botão eletrônico no console seria uma solução bem mais prática, elegante e contemporânea.

ANTECIPAMOS

BLACK FRIDAY

**PNEUS DE CARGA DUNLOP E
SERVIÇOS TRUCK EM**

12X^{*}
SEM JUROS

NOS CARTÕES DE CRÉDITO

**somente nas lojas físicas*



DUNLOP
QUEM TEM, ANDA BEM.

**REDE
MANAUS**

FICHA TÉCNICA

NISSAN SENTRA EXCLUSIVE



Motor: 2.0 a gasolina, 1.997 cm³, aspirado, quatro cilindros, 16V, controle elétrico VTC (e-VTC), injeção direta e ciclo Atkinson

Potência: 151 cavalos a 6 mil rpm

Torque: 20 kgfm a 4 mil rpm

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

Direção: elétrica com assistência variável

Tração: dianteira

Carroceria: sedã médio para cinco pessoas

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

Peso: 1.410 quilos

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

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

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

Porta-malas: 466 litros

Tanque de combustível: 47 litros

Preço: R\$ 182.890 (versão Exclusive com Interior Premium)

NA TOMADA COM ESTILO

O IONIQ 5 CHEGA AO BRASIL CARREGANDO OS NOVOS RUMOS DA HYUNDAI NA MOBILIDADE 100% ELÉTRICA

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



A Hyundai Motor Brasil deu início à pré-venda do Ioniq 5, considerado pela própria marca sul-coreana como o carro para redefinir suas referências na mobilidade 100% elétrica. Tendo no design seu maior destaque, o modelo produzido em Ulsan, na Coreia do Sul, inaugura no Brasil o segmento dos CUVs (Crossovers Utility Vehicles) da fabricante oriental. Apresentado em 2019 como Hyundai 45 EV Concept no Salão de Frankfurt, o Ioniq 5 foi lançado em escala de produção em 2021, já tendo vencido vários prêmios de design globalmente. A versão que começa a ser vendida no Brasil é a Signature, com preço de R\$ 394.990. Os interessados em adquirir o principal lançamento da Hyundai no Brasil este ano devem preencher o formulário da pré-venda no site da montadora no país (www.hyundai.com.br). O valor da reserva é de R\$ 5 mil.



Além do tradicional acabamento brilhante, as cores disponíveis para a carroceria do Ioniq 5 têm a opção inédita em verniz acetinado fosco, com o valor da pintura já incluído no preço do veículo. As combinações de tons externos e internos disponíveis são o Champagne Gravity Matte e o Cinza Ecotronic Matte, ambos fosco, com interior Cinza Off-White, e Cinza Ecotronic Matte (fosco), Cinza Cyber metálico e Preto Abyss perolizado – os dois últimos, brilhantes – com interior preto. As garantias do Ioniq 5 são de cinco anos para o veículo – sem limite de quilometragem –, de oito anos ou 160 mil quilômetros para a bateria, de um ano para o carregador de parede se for instalado por um profissional da WEG e de cinco anos para o carregador doméstico. O Banco Hyundai oferece vários tipos de financiamentos – se iniciando pelo Crédito Direto ao Consumidor (CDC) – para o Ioniq 5 e para todos os modelos da gama vendida no Brasil, produzidos localmente ou importados.



Com 4,66 metros de comprimento, 1,89 metro de largura, 1,63 metro de altura, generosos três metros de distância de entre-eixos, 540 litros de capacidade no porta-malas e rodas de 20 polegadas, o Ioniq 5 tem dois motores elétricos, acoplados um a cada eixo, com 239 kW (325 cavalos) de potência e torque instantâneo de 61,6 kgfm, que conferem uma aceleração de zero a 100 km/h em 5,3 segundos e velocidade final de 185 km/h. Dotado de tração integral (AWD), o Ioniq 5 conta com diferentes modos de condução e sistema HTRAC, que monitora 50 sensores do veículo em uma frequência de mais de cem vezes por segundo para calcular o torque necessário para cada roda. Ao detectar derrapagem, o sistema inteligente redireciona a potência entre os eixos e aplica uma pressão de frenagem sutil nas rodas dos dois lados para ajudar a manter a tração. O Ioniq 5 traz a versão mais recente do Hyundai SmartSense, com câmera de 360 graus e sistemas de ajuda ao motorista, como os assistentes de frenagem autônoma, de permanência e centralização de faixa, de ponto cego, de estacionamento traseiro e de saída segura do veículo, controle de velocidade adaptativo (direção semiautônoma), farol alto adaptativo e prevenção de colisão de tráfego cruzado traseiro.



O Ioniq 5 tem uma bateria de 84 kWh, para uma autonomia de até 374 quilômetros com uma carga, segundo medição do Inmetro. O nível de carga da bateria pode ser acompanhado no painel ou em um display intuitivo junto à tomada externa de energia. Para facilitar a recarga, o carro vem com um carregador doméstico portátil em corrente alternada, com potência de 2,6 kW e plugue com padrão brasileiro, e outro de parede em corrente alternada, com potência de 7,68 kW.

A compatibilidade da bateria com estações rápidas de corrente contínua (DC) visa diminuir o tempo de recarga. O Ioniq 5 é o único de sua categoria comercializado no Brasil a estar preparado para infraestruturas de recarregamento de até 800 volts ou 350 kW (DC), podendo ser reabastecido de 10% a 80% em 18 minutos. Nessa condição, de acordo com o ciclo WLTP, o carro pode rodar mais de cem quilômetros. Também é possível alimentar dispositivos externos com a



eletricidade armazenada na bateria do Ioniq 5. A função V2L (Vehicle to Load) transforma o crossover em um banco de energia portátil. Assim, o cliente pode carregar uma bicicleta elétrica ou ligar qualquer eletrodoméstico, tornando o Ioniq 5 em uma estação de energia.



Conforme a marca sul-coreana, o design do Ioniq 5 projeta-se em direção ao futuro, explorando uma nova liberdade de criação estética oferecida pela plataforma global de veículos elétricos da Hyundai, a E-GMP (Electric-Global Modular Platform). A bateria de alta tensão está alojada em uma estrutura sólida, garantindo ao mesmo tempo baixo centro de gravidade, melhor estabilidade de condução e boa distância livre em relação ao solo, de 17,8 centímetros.



O interior é dominado por uma ampla tela dupla e configurável, integrando um sistema de multimídia de 12,3 polegadas a um painel de instrumentos, também de 12,3 polegadas. A multimídia tem navegação rápida e intuitiva, com menus que proporcionam vários tipos de ajustes, como a cor da luz ambiente, podendo ser configurada de acordo com o gosto do usuário em múltiplas combinações. O motorista tem ainda um Head-Up Display, que projeta informações de desempenho do veículo no para-brisa, com o condutor podendo ajustar o ângulo e a inclinação da projeção digital. O teto solar panorâmico tem cortinas retráteis que se abrem em sentidos opostos, enquanto o sistema de som assinado pela Bose conta com seis alto-falantes e um subwoofer incorporado abaixo do assoalho do porta-malas.



HOMENAGENS EM SÉRIE

SÉRIE TRIBUTO DA STRADA, DA TORO, DO ARGO, DO PULSE E DO FASTBACK FESTEJA OS 125 ANOS DA FIAT, SURGIDA EM 1899 NA CIDADE ITALIANA DE TURIM

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



A Fiat do Brasil entrou na comemoração de 125 anos da marca de Turim com uma série especial com os cinco modelos da gama atual fabricada em Betim (MG) e em Goiana (PE), ficando de fora apenas o sedã compacto Cronos, feito na Argentina. Foram contemplados com o emblema “*Tributo 125*” a picape compacta Strada – líder de vendas no Brasil há mais de três anos –, o hatch compacto Argo e os SUVs compactos Pulse e Fastback, todos produzidos em Betim, e a picape intermediária Toro, fabricada em Goiana. Cada modelo traz detalhes exclusivos as suas versões mais vendidas, com um pacote de conteúdos especiais. A novidade traz a combinação de materiais premium e a identidade visual que remete à história da marca italiana. A começar pelas cores, com o branco e o cinza como destaques da série, sempre combinadas ao teto preto para todos os modelos. Outras tonalidades estão disponíveis, a depender do carro, mas o destaque é o Branco Alaska (perolizado) para o Argo, o Pulse, o Fastback e a Strada, cor não existente nas configurações “*comuns*” desses modelos.

As rodas e os badges escurecidos reforçam o visual da Tributo 125. No interior, bancos e volante em couro, somado a detalhes de acabamento em bronze e a flag Fiat (bandeirinha estilizada da Itália) em dourado remetem à série comemorativa. A edição especial aposta também em tecnologias valorizadas pelos clientes, como ar-condicionado digital e central multimídia de 10,1 polegadas, presentes em todos os modelos da Tributo 125. ***“O Brasil é o maior mercado da Fiat fora da Itália, então, não poderíamos deixar de comemorar os 125 anos da marca em grande estilo. Para isso, trouxemos a série Tributo 125, que combina nosso legado de tradição com a inovação que o público brasileiro mais valoriza. A série especial é um presente para os fãs da marca, que poderão vivenciar uma parte da nossa história em cada detalhe”***, destaca Alexandre Aquino, vice-presidente da Marca Fiat para a América do Sul.

A Fiat é uma das marcas automotivas mais longevas em operação no planeta. No Brasil, já produziu mais de 18 milhões de veículos ao longo de sua trajetória, que se iniciou em 1976 com o 147. Com sede em Betim – uma das maiores fábricas do mundo entre todas as marcas de automóveis –, a Fiat conta com mais de quinhentos pontos de vendas no Brasil, tendo emplacado cerca de 320 mil veículos nos oito primeiros meses deste ano.



Strada Tributo 125 (R\$ 134.490) – Com base na versão Volcano automática, a Strada Tributo 125 acrescenta câmera de ré, rodas em liga leve escurecidas de 16 polegadas, “*paddles shifters*” para troca de marchas sequenciais e acabamento interno escurecido. A série é equipada com o motor 1.3 aspirado de 107 cavalos e 13,7 kgfm com etanol, acoplado ao câmbio tipo CVT com 7 marchas simuladas.



Argo Tributo 125 (R\$ 93.990) – A variante mais vendida do hatch compacto, a Drive 1.0, serviu de base para o Argo Tributo 125. Soma aos itens comuns à série especial rodas de liga leve escurecidas de 15 polegadas, faróis de neblina, sensor de estacionamento traseiro e câmera de ré. A série conta com motor 1.0 Firefly flex com 75 cavalos e 10,7 kgfm, ambos com etanol, associado ao câmbio manual de 5 marchas.



Pulse Tributo 125 (R\$ 128.990) - A configuração Drive T200 é a base do Pulse Tributo 125, adicionando sistema Keyless, rodas de liga leve escurecidas 17 polegadas, faróis de neblina e câmera de ré. Assim como o Fastback e a Toro especiais, o Pulse Tributo 125 tem o motor turbo T200 com 130 cavalos e 20,4 kgfm, os dois com etanol, com a transmissão tipo CVT de 7 marchas simuladas.



Fastback Tributo 125 (R\$ 133.990) - A série especial do SUV-cupê tem como base a sua versão Impetus e acrescenta aos itens comuns aos modelos da Tributo 125 rodas de liga leve escurecidas de 17 polegadas, keyless entry'n'go, partida remota, freio de mão elétrico, faróis de neblina e acabamento interno escurecido.



Toro Tributo 125 (R\$ 184.490) - Como na Strada, a série especial tem como base a variante Volcano da picape intermediária. A Toro soma na Tributo 125 sistema ADAS (assistência avançada ao condutor), câmera de ré e rodas de liga leve escurecidas de 17 polegadas.

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO

LUXO EM DOSE DUPLA



A Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil passa a oferecer os novos Mercedes-Benz GLC 300 4Matic AMG Line na linha 2025. Disponível nas versões SUV (R\$ 509.900) e cupê (R\$ 524.900), o modelo traz como destaque o acabamento AMG Line em combinação com interior mais luxuoso e conectado com o futuro da mobilidade. O GLC 300 4Matic AMG Line oferece o pacote de funcionalidades

Digitais Extras, mantendo o carro sempre “**online**”. Por meio de um aplicativo de celular, o motorista pode abrir e fechar as portas, detectar eventuais batidas e tentativas de furto, determinar zonas máximas de uso em um serviço e valet, receber atualizações de softwares online e agendar manutenções de forma automática e digital. Lançado no Brasil em fevereiro deste ano com o Mercedes-Benz Classe E, o serviço oferece mais de 30 funcionalidades. As duas opções de carroceria são equipadas com motor 2.0 turbo com 258 cavalos de potência a 5.800 rpm, 40,5 kgfm de torque de 2 mil a 3.200 giros e tecnologia híbrida leve, que inclui um gerador de partida integrado de segunda geração e um sistema elétrico de bordo de 48 volts, acoplado ao câmbio automático de 9 marchas (9G-Tronic) à tração integral 4Matic.

CEM MIL EM TRÊS ANOS



De um carro-conceito apresentado no Salão do Automóvel de São Paulo de 2018, o Fiat Fastback chegou no mercado brasileiro em 2022. Agora, o SUV-cupê compacto ultrapassa a marca de 100 mil unidades produzidas. Desenvolvido e fabricado no Polo Automotivo Stellantis de Betim (MG), o Fastback teve 4.408 unidades vendidas em agosto no Brasil, com o carro sendo exportado para 14

países. Disponível em cinco versões – Fastback Turbo 200 (R\$ 119.990), Audace T200 (R\$ 148.990), Impetus T200 (R\$ 158.990), Limited Edition Powered by Abarth T270 (R\$ 162.990) e Abarth T270 (R\$ 165.990) –, o Fastback é equipado com motores turbo: o T200, com 130 cavalos com etanol (125 cavalos com gasolina), e o T270 das duas variantes com a assinatura Abarth, com 185 cavalos com etanol (180 cavalos com gasolina). São duas opções de transmissão, uma do tipo CVT e outra automática de 6 marchas.

NOVAS VERSÕES



O Mini Cooper 100% elétrico chega renovado ao Brasil e em duas versões, a E e a SE. A marca britânica pertencente ao BMW Group promete os preços das duas variantes para breve. Apesar de elétrico, o modelo mantém uma das principais características do “*carrinho*”, o Go-Kart Feeling – algo com “*dirigindo como um kart*”. O inédito Mini Cooper E substitui o SE da geração anterior mas com mais desempenho e alcance. Vem com um motor de 184 cavalos e 29,4 kgfm e autonomia de 246 quilômetros de acordo com o Inmetro. Já a nova topo de linha, a Mini Cooper SE, tem 218 cavalos e 33,4 kgfm, com alcance divulgado pelo Inmetro de 303 quilômetros, devido à bateria de maior capacidade, com 54,2 kWh. O primeiro Mini totalmente elétrico foi apresentado em 2019.

OLHOS NO ÓLEO



A Ipiranga Lubrificantes lançou o F1 Master Sintético 0W30 C2, desenvolvido com uma tecnologia de aditivação multifuncional. Segundo a empresa, o novo óleo proporciona maior eficiência energética do motor, proteção adicional contra desgaste e formação de depósitos e borra, com consequente manutenção da potência do veículo e prolongamento da sua vida útil, preservando catalisadores e sistemas de filtros de partículas. O novo lubrificante da família F1 Master tem ainda mais resistência à oxidação, baixa perda por volatilidade, alta bombeabilidade e proteção na partida a frio. O F1 Master Sintético 0W30 C2 atende às demandas das especificações ACEA C2-21 e API SP e é adequado aos modelos da Fiat, da Citroën, da Jeep e da Renault. Pode ser aplicado em

propulsores de veículos leves a gasolina, a diesel, a etanol, a GNV e em híbridos – que combinam um motor a combustão a um ou mais elétrico. ***“O novo membro da família F1 Master já pode ser encontrado nas principais revendas de todo o Brasil. Ele supera as regulamentações mais severas do mercado e tem formulações específicas para as necessidades de nossos clientes”***, explica Rafael dos Anjos, gerente de Estratégia de Negócios da Ipiranga.

Novo SUV-CUPÊ NO MERCADO



Terceiro integrante do ***“Projeto C-Cubed”*** da Citroën, o SUV Cobalt aparece finalmente esta semana, depois de ter sua gestação sendo revelada aos poucos por meses. A marca francesa integrante da Stellantis promete com o novo modelo muito estilo e espaço interno. O SUV-cupê é produzido no Polo Industrial de Porto Real (RJ). Para brigar na fatia de mercado de carros de entrada, o Basalt tem a variante Live, equipada com motor 1.0 Firefly aspirado de origem Fiat e câmbio manual de 5 marchas. As configurações mais caras do Basalt – Shine e Feel – têm o motor T200 da Stellantis, com 130 cavalos de potência e 20,4 kgfm de torque, associado ao câmbio automático tipo CVT com 7 marchas simuladas. O Basalt está posicionado entre o C3 You e o Aircross (os dois também com o propulsor turbo), todos feitos em Porto Real.

SINERGIA ENTRE O CARRO E O CHÃO



A Monroe superou a marca de 17 milhões de amortecedores inteligentes produzidos, as chamadas suspensões semiativas. O marco da empresa centenária, fundada em 1916 nos Estados Unidos, é a linha Intelligent Suspension, que está em alguns modelos especiais, como o elétrico Rivian R1T Quad-Motor e o superesportivo McLaren 750S. Lançada no início dos anos 2000, a linha de amortecedores inteligentes da Monroe utiliza uma avançada tecnologia, associando sistemas hidráulicos e eletrônicos que se adaptam às mudanças da superfície em intervalos de milissegundos, associada a Unidades de Controle Eletrônico (ECU) capazes de processar informações como o ângulo do volante, a velocidade do veículo, a pressão do freio e dados de controle do chassi. Essas interações podem ocorrer em até cem vezes por segundo, com precisão e eficiência. Os amortecedores eletrônicos da Monroe estão ainda no Mercedes SL roadster, no Volkswagen ID.4, no BMW iX3 e em marcas como a Mitsubishi, a Nissan e a Volvo.

QUATRO DÉCADAS DE VELOCIDADE



A Nissan deu início às comemorações dos 40 anos da Nismo, sua divisão de “*tuning*”, competição e desempenho. Fundada em 1984 como Nissan Motorsport International Co. Limited, a Nismo representa a personificação da dedicação da fabricante japonesa ao desempenho, tanto nas pistas quanto nas vias públicas. Originalmente localizada em Tóquio, a Nismo serviu como a força motriz por trás de alguns dos veículos e atividades do automobilismo da Nissan nas quatro décadas, com o slogan “*Track to Road*” (da pista para a rua). Atualmente, a Nismo é também responsável pela Equipe Nissan da Fórmula-E, 100% elétrica. Como parte das festividades do 40 anos da Nismo, os visitantes da Nissan Global Headquarters Gallery, em Yokohama, Japão, podem ver uma coleção de modelos de rua, como o ultracarro 270R e o 400R, ao lado de ícones de competição R390 GT1, terceiro colocado nas 24 Horas de Le Mans de 1998, e o R91CP, vencedor das 24 Horas de Daytona de 1992.



AVISO PRÉVIO

VOLKSWAGEN CAMINHÕES E ÔNIBUS ADIANTA SUAS NOVIDADES PARA A FENATRAN 2024

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO



A Volkswagen Caminhões e Ônibus antecipou as principais novidades que apresentará na Fenatran 2024, a maior feira do transporte de cargas da América Latina, que será realizada de 4 a 8 de novembro no São Paulo Expo, na capital paulista. A grande estrela do estande da marca alemã será o Constellation 20.480 4x2, com 56 toneladas de Peso Bruto Total Combinado (PBTC). O mais potente cavalo-mecânico 4x2 da Volkswagen será posicionado entre as atuais versões 4x2, de 45 toneladas, e a 6x2, de 58,5 toneladas. Outras novidades para o evento paulista serão os extrapesados Constellation 25.480 HD e Meteor 28.480 HD. Ambos ganham eixos reforçados, que segundo a fabricante proporcionam aumento de 5% na capacidade de tração. Os gigantes produzidos na cidade fluminense de Resende podem transportar agora até 58,5 toneladas, o que os habilitam a receber implementos de quatro eixos. O e-Delivery de 11 toneladas, o menor caminhão elétrico da marca, traz um novo motor de 280 kW (381 cavalos), que proporciona um aumento de 7% no torque, com 234,5 kgfm disponíveis desde a partida. A Fenatran 2024 marcará ainda o lançamento do pacote Highline como opcional para todo o portfólio de caminhões da Volkswagen. Ele agrega central multimídia de 7 polegadas, volante multifuncional e o novo aplicativo VW Connect, que permite controlar funções do veículo e acessar informações pelo celular.



Desenvolvido para completar a oferta de extrapesados da marca, o Constellation 20.480 tem entre-eixos de 3,60 metros, com todo o conjunto do chassi reforçado. O principal foco do produto está nas empresas de transportes de veículos, os chamados “**cegonheiros**”. É o primeiro Constellation 4x2 equipado com o motor D26, de 13,0 litros, fornecido pela MWM e usado nos extrapesados da marca, que entrega 480 cavalos e 245 kgfm. Trabalha acoplado ao câmbio automatizado ZF V-Tronic de 12 velocidades, com opção de modos de condução e tecnologia preditiva para troca de marchas, e um freio-motor auxiliar de 428 cavalos. O chassi ganhou novas longarinas e travessas reforçadas, além de uma quinta-roda para facilitar engates dos implementos. Dois tanques de alumínio permitem abastecer 940 litros de diesel, para ampliar a autonomia. O novo caminhão incorpora um sistema inteligente de leitura da carga por eixo, que facilita a redistribuição de forma a equilibrar o peso em cada eixo. O banco pneumático com cinto integrado é de série no Constellation 20.480 4x2. Entre as tecnologias disponíveis no novo modelo estão o sistema Predictive Shifting, que cruza dados do câmbio automatizado com as informações de GPS para tornar a estratégia de trocas de marcha mais eficiente, e o Eco-roll – que aproveita a inércia quando possível e posiciona a transmissão em neutro, para reduzir o consumo de diesel.



Na linha de extrapesados da Volkswagen, os modelos Constellation 25.480 e Meteor 28.480 na nova configuração HD (Heavy Duty) chegam ao mercado em janeiro de 2025. Os cavalos-mecânicos são capacitados para maior capacidade de carga graças ao eixo MS 13-18X0 HD da Cummins. O projeto envolveu também o reforço de componentes como caixa do diferencial, rolamentos e planetárias, mudanças que se refletem na durabilidade e na capacidade de tração dos veículos, reduzindo os custos com manutenção. Na família Meteor, os extrapesados 28.480 e 29.530 passarão a contar com o freio retarder, um sistema auxiliar de frenagem que funciona de maneira independente, diminuindo o uso e o desgaste dos freios de serviço. Ao ser ativado, cria resistência hidráulica no eixo de saída da transmissão, aumentando a capacidade de frenagem e reduzindo a velocidade do caminhão de forma suave e controlada. Com uma potência combinada de até 1.225 cavalos, o retarder dos Meteor é especialmente útil em descidas prolongadas, com menor desgaste de peças como lonas e tambores de freio. O dispositivo permite ainda que os veículos mantenham uma velocidade média mais alta e, ao reduzir a necessidade de frenagens frequentes, gera economia de combustível e diminui as emissões.





Com seu novo motor de 280 kW, o elétrico e-Delivery agora vem com PBT de 11.400 quilos – era de 10.700 quilos na versão anterior. Essa configuração, aliada à redução de peso nos componentes, permite uma capacidade de carga útil de 6.300 quilos na versão com maior autonomia – um aumento de 16% em relação à primeira geração, lançada em 2021. O modelo oferece opções de três ou seis packs de bateria, para até 250 quilômetros de autonomia. Outro destaque do veículo é o e-PTO (Power Take-Off) de fábrica. Projetado para vários tipos de aplicações, com capacidade de até 30 kW de potência, o sistema permite o uso da energia elétrica das baterias para alimentar componentes auxiliares, como guindastes, bombas e compressores, resultando em uma maior eficiência energética. Entre os carregadores, o caminhão elétrico da Volkswagen possibilita o opcional de corrente alternada (AC), disponível em opções de 11 e 22 kW, ideal para um carregamento mais lento, com custo mais baixo. Já os carregadores de corrente contínua (DC) receberam um novo sistema de arrefecimento das baterias, carregando de zero a 80% em até uma hora. O sistema de regeneração segue presente no e-Delivery, podendo recuperar até 40% da energia nas desacelerações.



A partir da Fenatran, todos os modelos da Volkswagen Caminhões e Ônibus poderão incorporar opcionalmente o pacote de tecnologia Highline, que inclui um painel 100% digital de 10 polegadas para monitorar 80 funções – entre elas, a avaliação do motorista, o peso do veículo por eixo e o controle de altura da suspensão nas versões pneumáticas –, uma central multimídia de 7 polegadas, com integração com smartphones por meio de espelhamento sem fio via Android Auto ou Apple CarPlay e tela sensível ao toque, com mais 30 informações. Outra novidade do pacote Highline será a possibilidade de se fazer um bloqueio remoto do caminhão em caso de roubo a partir da plataforma Rio de gestão de frotas da Volkswagen. Com conexão via Bluetooth, o aplicativo VW Connect disponibiliza todas as informações do veículo no celular do cliente, permitindo o controle de funções como partida do motor, acendimento de luzes da cabine e acionamento do alarme.



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

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO

HOMOLOGAR É PRECISO



A Volkswagen Caminhões e Ônibus dá mais um passo para o início da comercialização de seu primeiro ônibus 100% elétrico, o e-Volksbus. O veículo fabricado em Resende (RJ) finalizou sua fase de testes com a SP Trans em São Paulo (SP), e inicia em seu próximo destino, a URBS em Curitiba (PR), dando continuidade à homologação. Esse rigoroso processo é essencial para garantir segurança, desempenho e manutenção do chassi, assegurando que o veículo elétrico atenda a todos os requisitos antes de ser lançado no mercado. O processo inclui ainda a avaliação da carroceria, o acabamento e a pintura. ***“Durante o processo, o e-Volksbus é submetido a um ciclo intenso de testes, rodando no mínimo dez horas por dia. A autonomia da bateria é levada ao limite, com avaliações detalhadas sobre a durabilidade, a frenagem e o comportamento do veículo em subidas e descidas”***, explica Rodrigo Chaves, vice-presidente de Engenharia da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

DE HANOVER PARA O BRASIL



Destaque da fabricante chinesa Higer – líder mundial na fabricação de ônibus elétricos – no recente Salão de Hanover (IAA Transportation 2024), o Azure7 começará a ser comercializado no Brasil em dezembro deste ano. Já presente nas cidades brasileiras nas versões de 12, 13 e 18 metros, o Azure de 7 metros traz a proposta de ajudar a resolver o atendimento da demanda por transporte coletivo não poluente com um produto de dimensões adequadas às vias principais e secundárias. Com capacidade para 40 passageiros, o modelo conta um design moderno, valorizando linhas arredondadas. Uma grande janela lateral proporciona boa visibilidade aos passageiros e uma iluminação natural no interior do ônibus. O piso baixo e plano colabora para o rápido embarque e desembarque.



“Urbano, compacto e robusto, o Azure7 representa praticidade para deslocamentos em todos os tipos de vias de uma cidade. Ele vem para ampliar a gama da marca, inclusive no Brasil”, acredita Cadu Souza, CEO da TEVX Higer no Brasil.

NAS ROTAS DA CAPITAL



Brasília receberá 90 novos ônibus Volvo B320R para seu sistema de transporte público. Eles serão operados pela Auto Viação Marechal, uma das prestadoras de serviço de transporte de passageiros no Distrito Federal. Os veículos serão usados para interligar a capital federal às cidades satélites de Taguatinga e Ceilândia, densamente povoadas. Atualmente, a Marechal tem 478 veículos e transporta cerca de 145 mil passageiros por dia nas regiões da Bacia 4, que atende às populações de Ceilândia, Taguatinga, Águas Claras, Guará I e II e parte do Park Way. O B320R é equipado com motor D8K Euro 6, de 320 cavalos de potência e 122 kgfm de torque. Os novos ônibus têm carroceria Caio de 13,2 metros. Com capacidade para 81 passageiros, os veículos têm portas de ambos os lados, elevador na porta central para acesso de pessoas com deficiência e ar-condicionado. ***“Lançamos o B320R no ano passado. E o modelo está sendo muito bem aceito. Ele eleva o padrão dos chassis Volvo em tecnologia e ajuda no consumo de combustível”***, afirma Paulo Arabian, diretor Comercial da Volvo Buses.

DE GRÃO EM GRÃO



A Lar Cooperativa Agroindustrial, de Medianeira (PR), acaba de adquirir mais um lote de 80 caminhões da Volvo, dos modelos FH e VM. Com o negócio, a cooperativa chegará a 473 veículos da marca sueca, o equivalente a 96% de sua frota. Os novos FH serão utilizados no transporte de cargas pesadas e de longa distância, enquanto os semipesados VM serão direcionados para operações regionais. Implementados com semirreboques graneleiros, os FH transportarão grãos, farelo e fertilizantes, e os VM carregarão ração em silos de alumínio e aves em carrocerias. Os VM farão rotas no oeste paranaense, entre as indústrias de rações e as propriedades rurais dos produtores integrados ao sistema de cooperativa. Já os FH levarão mercadorias agrícolas do Mato Grosso do Sul para o oeste do Paraná e para os portos de Paranaguá (PR) e de Santos (SP), para a exportação.

PARA AMPLIAR A FILA DA TOMADA

SHINERAY APRESENTA A NOVA SCOOTER ELÉTRICA PT4-PRO S, POR R\$ 14.990

POR EDMUNDO DANTAS/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO



Para tentar expandir seu “*market share*”, a Shineray do Brasil adota uma estratégia curiosa: multiplicar as versões de seus produtos. A representação brasileira da marca chinesa – que tem fábrica no Complexo Industrial de Suape, em Pernambuco – agora apresenta a PT4-Pro S, uma nova scooter elétrica, já como linha 2025. O modelo é uma derivação da PT4-Pro, lançada em julho de 2022, e chega às concessionárias com preço de lançamento de R\$ 14.990, sem incluir frete. A nova scooter expande a extensa gama de modelos elétricos da empresa, que já inclui as motocicletas SE1, SE2, SE 3 e She-S, as scooters PT1, PT2, PT2X, PT2XS, PTXR, PT3, PT3S, PT4, PT4S, PT4-Pro e o PT3 Triciclo. Mas a proliferação de versões na linha Shineray não se limita aos veículos carregáveis em tomadas. O portfólio da marca no Brasil oferece atualmente mais de 40 produtos elétricos e a gasolina, entre ciclomotores, motocicletas, scooters, quadriciclos e triciclos.



A PT4-Pro S 2025 está equipada com um motor elétrico indutivo brushless com potência nominal de 3 mil watts, capaz de atingir picos de 4.800 watts, alimentado por uma bateria de íons de lítio de 60V e 30Ah. Segundo a fabricante, o conjunto da nova scooter elétrica proporciona uma autonomia de até 40 quilômetros, com tempo de recarga variando de quatro a cinco horas.





Com comprimento de 1,99 metro, 75 centímetros de largura, 1,04 metro de altura, 1,50 metro de distância de entre-eixos e 17 centímetros em relação ao solo, a PT4-Pro S tem peso líquido de 78 quilos e a carga máxima (piloto, garupa, bagagem e acessórios) de 150 quilos. As rodas são de

liga leve de 12 polegadas, com aro 165/45 46J na dianteira e 215/40 56J na traseira e freios a disco com acionamento hidráulico, com 220 milímetros na frente e 210 milímetros atrás. Painel 100% digital, iluminação full-led, smart key, sensor de cavalete lateral, porta-objetos e alarme são de série na nova scooter elétrica da Shineray.

Terceira maior fabricante de motos do mercado brasileiro, superada apenas pela Honda e pela Yamaha, a Shineray do Brasil é uma empresa de capital 100% nacional, com 18 anos de operações no país. A fábrica da Shineray em Pernambuco tem capacidade para montar 700 mil unidades por ano, entre veículos a combustão e elétricos. A marca conta com oito lojas próprias e mais de 200 revendas autorizadas, além da plataforma de e-commerce em <https://loja.shineray.com.br/>.



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

RODA RÍO

NOVA VERSÃO INICIAL



A família Triumph 400, composta pelos modelos Speed 400 e Scrambler 400 X, ganhou uma versão mais acessível na Índia. A marca britânica apresentou no mercado indiano a Speed T4, uma nova motocicleta derivada da Speed, como seu novo modelo de entrada. A Speed T4 traz mudanças que buscam deixá-la com um preço mais competitivo, abdicando de alguns itens comuns à família 400 da marca inglesa, como o acelerador eletrônico, o controle de tração, o garfo invertido e as manetes ajustáveis. Rodas de liga leve e os freios a disco com sistema ABS de canal duplo foram mantidos. Na Índia, o preço da Speed T4 fica cerca de 10% abaixo da Speed 400 2025. As Speed 400 e Scrambler 400 X já estão em produção na fábrica da Triumph em Manaus (AM), mas não há previsão de lançamento da Speed T4 no Brasil.

BIG TRAIL AVENTUREIRA



A Ducati apresentou na Itália a linha 2025 da Multistrada V4. O novo modelo da marca italiana herda itens que já estão na Panigale e aprimoramentos originários das pistas, desenvolvidos pela equipe da Ducati na MotoGP. A big trail apresenta evoluções no chassi, na suspensão e no motor de quatro cilindros em “V”, que segue com 170 cavalos de potência mas agora é adequado às atuais normas de emissões europeias – segundo a fabricante, teve o consumo de combustível reduzido em 6%. O som do escapamento também mudou e o farol duplo foi realçado por novas peças pintadas. O painel de TFT é de 6,5 polegadas e há um compartimento ventilado para carregar o celular. As rodas de liga leve, com sete raios de 19 polegadas na dianteira e 17 na traseira, podem ter aros forjados. Disponíveis como acessórios na versão S, os aros forjados reduzem o peso da moto em dois quilos. Também são opcionais na versão S freios Bosch-Brembo, faróis exclusivos e cinco modos de pilotagem. Os preços ainda não foram divulgados na Europa. E não há previsão para a nova big trail desembarcar no Brasil.

POTÊNCIA ADICIONAL



A linha 2025 da Kawasaki Versys foi lançada primeiro no mercado europeu com motor atualizado de 1100 cc. A crossover tem ainda mudanças no câmbio, nos freios e na suspensão. O motor permanece sendo um quatro cilindros em linha, mas passou de 1000 cc para 1100 cc, resultando em um aumento de potência de 120 cavalos para 135 cavalos. O sistema de resfriamento também foi aprimorado, e o modelo conta com um novo radiador de óleo, projetado para manter o motor em temperaturas ideais sob condições de uso intenso. O câmbio passou por um novo escalonamento de marchas e o “**quickshifter**”, que facilita a troca de marchas sem o uso da embreagem, recebeu uma evolução para atuar de forma mais eficiente a partir de 1.500 rpm. Todas as versões do modelo agora contam com uma porta USB-C, para o carregamento de dispositivos durante viagens. O controle de tração, os modos de pilotagem ajustáveis e o painel digital atualizado são complementados por um novo aplicativo de smartphone, que permite a conexão via comandos de voz. No Brasil, a moto deverá substituir a atual Versys 1000. No entanto, não existe uma previsão de data.

SEGURANÇA NA CABEÇA



O capacete é o item de segurança número 1 para quem ama viver sobre duas rodas. De todos os tipos, cores e grafismos, seja na hora de pilotar ou mesmo de subir na garupa, cada motociclista tem seu capacete preferido. Mas a simples utilização do equipamento pode não ser suficiente, pois é necessário escolher corretamente e fazer uso de forma correta. Existem diferentes tamanhos e formatos de capacetes, dos abertos aos fechados, com viseira e os que necessitam de óculos, os de queixeira removível e os escamoteáveis. Segundo a Bieffe, marca italiana de capacetes que desde 1993 são produzidos pela Starplast na cidade paulista de Iracemápolis, é importante experimentar o capacete antes de comprar, verificando os pontos de pressão na testa, na nuca e nas bochechas. O capacete deve ficar justo, mas não apertado. Pessoas que utilizam lentes corretivas devem testar o encaixe dos óculos com o capacete, a abertura e o fechamento da viseira e outros ajustes se necessário. Já existem capacetes no mercado com abertura para acomodar as hastes dos óculos de grau, oferecendo mais conforto. Também é preciso levar em consideração o uso que será feito e o trajeto predominante, o clima e as eventuais mudanças de estação. É importante ainda trocar o capacete regularmente e após quedas ou acidentes, mesmo que não apresente danos aparentes.

PARA LIGAR AS CIDADES

DETRO-RJ FINALIZA AUDIÊNCIAS PÚBLICAS SOBRE LICITAÇÃO DE LINHAS DE ÔNIBUS INTERMUNICIPAIS

DE REDAÇÃO



O Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (Detro-RJ) e a Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade Urbana (Setram) concluíram a rodada de audiências públicas que apresentou o modelo proposto para a licitação das linhas de ônibus intermunicipais de todo o Estado. Atualmente, 400 milhões de passageiros por ano utilizam o transporte rodoviário intermunicipal por ônibus, embarcando nas mais de 1.100 linhas reguladas pelo Detro-RJ. O novo modelo, com duração de 20 anos, prevê frota com ar-condicionado em todos os veículos e que os serviços de transporte entre municípios deixem de funcionar em regime de permissão para passar ao de concessão por menor tarifa. Sendo assim, o território fluminense será dividido em seis lotes, considerando o interior do Estado e em outros nove na Região Metropolitana, totalizando 15 unidades, de concorrência entre consórcios formados por várias empresas ou por apenas uma. O mesmo concorrente poderá vencer em diferentes áreas. A concepção desses lotes foi desenhada a partir de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e referências internas de monitoramento.