

RODA **RIO**



TESTE RÁPIDO COM O EXTRAPESADO VOLKSWAGEN METEOR 29.530

TESTE

FORD RANGER BLACK



**DUCATI SCRAMBLER
ICON DARK
E FULL THROTTLE**



**CITROËN BASALT CHEGA
PARA SER O SUV
MAIS BARATO DO PAÍS**



A ducentésima décima primeira edição de **RodaRio** traz como **Destaque** o lançamento com um teste da **Ford Ranger Black**, a nova versão de entrada da picape média produzida na Argentina. O **Panorama** mostra o **Citroën Basalt**, novo SUV-cupê compacto da marca francesa do grupo Stellantis, que ocupa o posto de utilitário esportivo mais barato do Brasil. O **CarNews** é uma apresentação com um teste

rápido do novo **Audi Q8**, o utilitário esportivo de luxo que chega renovado, importado da Eslováquia. O **TranspoNews** é um outro teste rápido, desta vez, com o extrapesado **Volkswagen Meteor 29.530 6x4**, feito no campo de Provas da Volkswagen Caminhões e Ônibus em Resende (RJ), ao lado da fábrica onde o caminhão é produzido. E o **MotoNews** apresenta as novas **Ducati Scrambler Icon Dark e Full Throttle**, que acabam de ser apresentadas na Itália. 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: lançamento com teste da Ford Ranger Black.....	05
Panorama: lançamento do Citroën Basalt.....	15
CarNews: apresentação com um teste rápido do novo Audi Q8.....	21
CarMais	26
TranspoNews: teste rápido com o extrapesado Volkswagen Meteor 29.530 6×4.....	33
TranspoMais	39
MotoNews: novas Ducati Scrambler Icon Dark e Full Throttle.....	43
MotoMais	47
Rio	50



RODA RIO

Uma revista diferente - porque não tem igual!

EDITOR E JORNALISTA RESPONSÁVEL
LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA
(REG. PROF. 17.648/106/23)

FOTOGRAFIA E TRATAMENTO DE IMAGEM
LUIZA KREITLON

EDITORIAÇÃO
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



AVENTURAS NA CIDADE

DE OLHO NOS CONSUMIDORES URBANOS DAS PICAPES MÉDIAS, A FORD LANÇA A ESTILOSA RANGER BLACK

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Quando pensam no consumidor de picapes médias, as fabricantes normalmente focam na demanda rural, que privilegia modelos 4x4 com alta capacidade para o off-road. Contudo, apesar de majoritário em termos de volume, o agronegócio não tem o monopólio da demanda do segmento. Há também um público que, apesar de rodar predominantemente nas cidades, aprecia o porte elevado, o estilo robusto e a capacidade para enfrentar buracos e lamaceiras das picapes médias. É este o foco da Ranger Black, a nova versão de entrada da picape média da Ford. A configuração substitui a XLS 4x2 – descontinuada em julho deste ano, quando foi apresentada a linha 2025 da Ranger. A nova picape é movida pelo motor Panther 2.0 turbodiesel, com transmissão automática de 6 velocidades e tração traseira. Oferecida por R\$ 219.990, a Ranger Black é 6,4% mais barata em relação à XLS 2.0 4x2 automática, que quando deixou de ser comercializada custava R\$ 234.990. A ampliação para baixo na faixa de

preços deve embalar as vendas da nova geração da Ranger – que desde o seu lançamento, no ano passado, é a picape média com maior crescimento no mercado brasileiro (48%). Já emplacou mais de 26 mil unidades e é a vice-líder do segmento, superada apenas pela Toyota Hilux.



Com o posicionamento de preço agressivo, a Black coloca a Ranger no espectro de compras de um público mais abrangente. A etiqueta de preço da nova versão permite atrair não apenas quem procura as picapes médias com chassi em longarinas, as concorrentes diretas, em suas variantes mais básicas – Toyota Hilux, Chevrolet S10, Nissan Frontier, Mitsubishi L200, Fiat Titano e Volkswagen Amarok. Também pode interessar aos consumidores das opções topo de linha das picapes intermediárias em monobloco – Ram Rampage (entre R\$ 251.990 e R\$ 289.990) e Fiat Toro (entre R\$ 149.990 e R\$ 212.900). Na linha Ranger, a Black posiciona-se abaixo da XL 2.0 4x4 com câmbio manual, que custa R\$ 244.990 e era a opção mais barata da picape da Ford – as mais caras são a Raptor 3.0 V6 biturbo, oferecida por R\$ 469.700, e a Limited+ 3.0 V6, R\$ 351 mil.



A estratégia da Ford para o novo produto é simplificar o **“powertrain”** em relação às versões mais caras, mas sem abrir mão da imagem de robustez e sofisticação. Assim, a Black abdica do motor 3.0 V6 de 250 cavalos, da transmissão automática de 10 velocidades e da tração 4x4 da versão Limited e investe no 2.0 turbodiesel de quatro cilindros com transmissão automática de 6 marchas e na tração simples traseira. Agora também fabricada localmente em Pacheco, na Argentina, a motorização menos **“forçada”** é considerada pela Ford como mais adequada à utilização urbana. E ainda leva vantagem no consumo de diesel – segundo o Inmetro, a Ranger Black faz 10,1 km/l na cidade e 12,4 km/l na estrada, o que representa uma autonomia de 880 quilômetros por conta do tanque de combustível de 80 litros.

Ao mesmo tempo em que aposta em um trem de força mais manso e econômico, em termos de estilo, a Black reedita alguns dos atributos estéticos marcantes das **“tops”** da Ranger. A grade dianteira, o santantônio, os retrovisores e as rodas de 18 polegadas na cor grafite Bolder Gray são os itens de assinatura da Black. Os faróis são full-led e os pneus são os mesmos vistosos 255/65 R18 All-Terrain adotados pela Limited – apenas o desenho das rodas de liga leve de 18 polegadas é diferente. Na antiga XLS 4x2, as rodas eram de 17 polegadas.

São cinco opções de cores na carroceria da Black: as perolizadas Preto Gales, Cinza Moscou e Azul Belize, a metálica Prata Geada e a sólida Branco Ártico.



A cabine, toda em tons escuros e com um teto preto “*emprestado*” da versão esportiva Raptor, tem bancos parcialmente em couro com o emblema “**Black**” no encosto, volante com ajuste de altura e profundidade, painel de instrumentos digital de 8 polegadas, multimídia Sync 4 com tela de 10 polegadas, espelhamento para Android Auto e Apple CarPlay sem fio e carregador por indução. Com o aplicativo FordPass Connect, é possível travar e destravar as portas, acionar as luzes e a buzina, agendar a partida com ativação do ar-condicionado ou aquecedor, localizar o veículo, receber alertas de alarme e verificar remotamente dados como odômetro e combustível. A linha Ranger é a primeira do segmento a receber atualizações multimódulos over-the-air (OTA) para o aprimoramento contínuo do desempenho e da segurança do veículo – uma das vantagens de ser a única picape da categoria de geração totalmente nova, com uma arquitetura elétrica composta por 36 módulos que trocam informação de forma integrada. Como promoção de lançamento, a Ford oferece protetor de caçamba e capota marítima elétrica gratuitos para os cem primeiros compradores da Ranger Black.

EXPERIÊNCIA A BORDO

MODERNIDADE COM ELEGÂNCIA



No interior, o principal destaque da Ranger Black é o teto preto, com detalhes em grafite e metal fumê. A versão mais barata da picape da Ford aproveita vários itens de acabamento da XLT, incluindo o volante revestido em couro, a moldura da central multimídia e as saídas de ar em Black Piano. O painel de instrumentos digital é de 8 polegadas e o eficiente multimídia Sync 4 tem tela de 10 polegadas, com conectividade Android Auto e Apple CarPlay sem fio. Detalhes de conforto como saída de ar-condicionado para o banco traseiro,



carregador de celular por indução, partida e acionamento do ar-condicionado remoto, seletor de modos de condução, câmera de ré, sensor de estacionamento traseiro e entradas USB (tipos A e C) são vantagens proporcionadas pelo fato de a Ranger ter uma arquitetura elétrica moderna.

Os bancos parcialmente em couro da Ranger Black contam com uma textura exclusiva, pespontos aparentes e o emblema “**Black**” no encosto. Um detalhe interessante é a inscrição “*So long as it’s black*” (“*desde que seja preto*”), com a assinatura de Henry Ford na lateral do banco do passageiro da frente. Essa citação faz parte da famosa frase do criador da Ford, de que os clientes da marca podiam escolher um Model T de qualquer cor desde que fosse preto – a tinta de secagem mais rápida na época para atender ao volume elevado de produção. Outro destaque da picape, esse comum à linha Ranger, é a caçamba. Com capacidade de 1.250 litros e 1.031 quilos, conta com degraus laterais de acesso, seis ganchos de ancoragem, tomada 12V e tampa com assistência de abertura e fechamento.



IMPRESSÕES AO DIRIGIR

PASSEIO COM CAÇAMBA



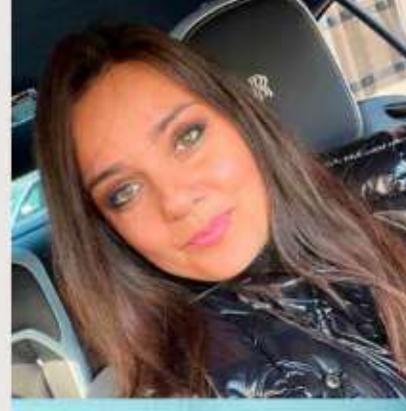
Salvador/BA - A apresentação da Ranger Black partiu de um belo trajeto litorâneo, ligando a Praça Castro Alves, no Centro Antigo da capital baiana, à praia de Itapoã, de onde enveredou pela estrada até o Senai Cimatec Park, em Camaçari, onde fica o Centro de Desenvolvimento e Tecnologia da Ford, e de lá até o Aeroporto de Salvador, mesclando trechos urbanos e rodoviários. Ao longo do circuito, o motor Panther 2.0 turbodiesel de quatro cilindros, com potência de 170 cavalos a 3.500 rpm e torque de 41,2 kgfm de 1.750 a 2.500 rpm,

mostrou-se bastante elástico e eficiente. Conta com tecnologia de redução de atrito e tem seu torque otimizado pela transmissão automática de 6 velocidades, que traz um módulo de controle para aumentar a precisão na troca de marchas. O baixo nível de ruído e de trepidação são “**efeitos colaterais**” do “**powertrain**” bem harmonizado. A tração 4x2 traseira favorece a eficiência e o conforto no uso urbano. Na cidade ou na estrada, a Ranger Black mostra-se agradável de se dirigir e passa uma percepção de consistência e segurança acima do padrão das picapes médias.



A Ranger Black é equipada com controle eletrônico de estabilidade, assistente de partida em rampa, limitador de velocidade e quatro modos de condução que ajustam o veículo automaticamente para o desempenho em cada situação de rodagem: “**Normal**”, “**Eco**”, “**Rebocar**” e “**Escorregadio**”. Apesar de não serem o foco da Black, que tem tração apenas na traseira e uma “**pegada**” bem mais asfalto/urbana, alguns recursos off-road da linha Ranger foram mantidos na versão, como a capacidade de imersão de 80 centímetros – de acordo com a Ford, a maior do segmento – e os

ângulos de ataque de 30 graus, de saída de 26 graus e de transposição de rampa de 22 graus. A boa dinâmica veicular e a dirigibilidade favorável da Ranger se devem, também, à suspensão, que tem amortecedores externos à longarina na traseira e feixes de quatro estágios, proporcionando um rodar mais confortável, mesmo sem carga. A suspensão dianteira independente MacPherson, com amortecedores com batentes hidráulicos, também resulta em menos sacolejos. O conforto acústico a bordo é ampliado pelo isolamento eficiente da cabine. Para quem gosta de picapes médias, tem uma vaga de estacionamento generosa – algo infelizmente raro nas metrópoles brasileiras – e não se importa de fazer algumas manobras a mais na hora de procurar uma vaga no shopping ou no supermercado, a Ranger Black pode ser uma opção. Principalmente se for comparada com as alternativas de picapes dentro de sua faixa de preço.



FICHA TÉCNICA

FORD RANGER BLACK



Motorização: 2.0 Panther turbodiesel de quatro cilindros

Potência: 170 cavalos a 3.500 rpm

Torque: 41.2 kgfm de 1.750 a 2.500 rpm

Câmbio: automático de 6 marchas

Tração: 4x2 traseira

Direção: elétrica

Suspensão: dianteira independente, com braços sobrepostos, mola helicoidal e amortecedores hidráulicos, traseira com eixo rígido, feixe de mola semielípticas de quatro estágios e amortecedores externos a longarina

Freios: disco ventilados na frente e tambor atrás

Rodas e pneus: liga leve de 18 polegadas com pneus 255/70R18 All-Terrain

Dimensões: 5,37 metros de comprimento, 2,20 metros de largura (com espelhos), 1,84 metro de altura e 3,27 metros de distância de entre-eixos

Caçamba: 1.250 litros e 1.031 quilos

Peso: 2.283 quilos

Preço: R\$ 219.990

ESTILO DE BASE

O SUV-CUPÊ COMPACTO CITROËN BASALT CHEGA AO MERCADO BRASILEIRO PARA SER O UTILITÁRIO ESPORTIVO MAIS BARATO DO BRASIL

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



A Citroën acaba de apresentar o SUV com estilo cupê Basalt, produzido no Complexo Industrial de Porto Real, no sul do Estado do Rio de Janeiro – ao lado do C3 e do Aircross. O novo modelo vem em três versões e uma especial de lançamento, se iniciando com a Feel, com preço de R\$ 89.990 – que assume o posto de utilitário esportivo mais barato comercializado no país. Acima dela, passa pela intermediária Feel Turbo 200, a R\$ 96.990, e chega à topo de linha Shine Turbo 200, a R\$ 104.990, e à série especial First Edition Turbo 200, com preço de R\$ 107.390. As cores externas do Basalt partem do Cosmo Blue, tom de azul que faz sua estreia na gama da Citroën do Brasil e é, por enquanto, exclusiva do novo modelo. Ela se junta ao vermelho Rouge Ruby, ao Prata Artense, ao Cinza Grafito, ao preto Perla Nera, ao Branco Banquise e ao tom perolizado Branco Nacré, apenas na série First Edition. Na Shine Turbo 200, há ainda a opção de teto biton em Perla Nera. O Basalt tem três anos de garantia, sem limite de quilometragem.



Sob o capô, o Basalt tem duas opções de motorização, ambas desenvolvidas pela Stellantis, com o 1.0 Firefly aspirado de três cilindros, com 71 cavalos de potência com gasolina e 75 cavalos com etanol a 6 mil rotações por minuto e 10 kgfm com gasolina e 10,5 kgfm com etanol a 3.250 rpm da variante de entrada Feel, associado ao câmbio manual de 6 marchas. Com esse **“powertrain”**, o Basalt tem consumo de até 14,6 km/l na estrada, conforme o PBEV do Inmetro. Para as demais versões, o novo SUV-cupê conta com o T200 turbo – já utilizado em configurações mais caras da picape compacta Fiat Strada e dos utilitários esportivos compactos Pulse e Fastback, do hatch compacto Peugeot 208 e do novo SUV 2008 e dos **“irmãos”** de fábrica C3 e Aircross –, com 125 cavalos de potência com gasolina e 130 cavalos com etanol a 5.750 giros e 20,4 kgfm de torque com os dois combustíveis a 1.750 rpm, acoplado ao câmbio automático tipo CVT de 7 marchas simuladas e três modos de condução. O propulsor T200 conta com o sistema Multiair III, que possibilita o ajuste constante do tempo e da amplitude de abertura das válvulas de admissão de forma automática. Para o Inmetro, o Basalt turbo tem consumo rodoviário de até 9,6 km/l.



Todas as variantes do novo modelo da Citroën têm 4,34 metros de comprimento, 1,82 metro de largura sem os espelhos, 1,58 metro de altura, 2,64 metros de distância de entre-eixos, 1.182 quilos de peso, 490 litros de volume no porta-malas, direção com assistência elétrica, rodas de 16 polegadas, tanque de 47 litros, ângulos de ataque (o da frente) de 20,5 graus e de saída de 28 graus e altura mínima em relação ao solo de 18 centímetros. O estilo cupê vem da palavra francesa “*coupé*”, usado na indústria automotiva para designar as carrocerias com teto com curva descendente acentuada em direção à traseira. Atualmente, todas as principais fabricantes adotam versões desse tipo, colocando o Basalt em concorrência direta no Brasil com o Volkswagen Nivus e o Fiat Fastback. Conforme a Citroën, o Basalt foi favorecido por contar com a arquitetura da plataforma CMP, que possibilitou a criação de uma carroceria elegante, dotada de aços de elevados graus de resistência e bom espaço interno. Vincos nos para-choques, nas laterais e no teto fazem referência à robustez e à solidez, ao mesmo tempo em que elevações na parte posterior do teto e um aerofólio integrado junto à tampa do porta-malas ajudam na aerodinâmica.



O cuidado com o visual externo do Basalt se estendeu ao seu interior, projetado para receber até cinco adultos, graças especialmente ao bom entre-eixos. O painel adota uma faixa bicolor no tom Solar Bronze, integrando visualmente o painel digital colorido de 7 polegadas com a central multimídia Citroën Connect Touchscreen de 10,25 polegadas com espelhamento para Android Auto e Apple CarPlay sem fio e seis alto-falantes. Abaixo, há o ar-condicionado digital automático (na “*top*” Shine e na First Edition) com ajustes ao toque de um botão. Pequenos detalhes salientam a comodidade, como o apoio de braço para o motorista de série em todas as versões e encostos de cabeça laterais traseiros com abas. A engenharia da Citroën se focou também na acessibilidade, com um ângulo acentuado de abertura das portas traseiras e o desenho distinto da coluna “*C*” (a de trás).





Os itens de série do Basalt se iniciam pela opção de entrada Feel com o motor 1.0 Firefly, contendo painel digital colorido de 7 polegadas customizável, airbags laterais dianteiros somados aos frontais obrigatórios por lei desde 2014 – ao lado do freio ABS –, multimídia Citroën Connect Touchscreen de 10 polegadas com comandos no volante, câmera de ré, três entradas USB, luzes de circulação diurna (DRL) em leds, ar-condicionado, banco do motorista e volante com regulagem de altura, vidros dianteiros e traseiros elétricos com função “*one touch*”, rodas de liga leve de 16 polegadas com pneus 205/60, travas elétricas com acionamento por telecomando pela chave tipo canivete, alarme e bocal de reabastecimento com destravamento elétrico. A Feel Turbo 200 tem todos os itens da anterior, com o Basalt adotando a partir dela o “*powertrain*” T200. Já a topo de linha regular do novo modelo soma à Feel Turbo 200 ar-condicionado digital, sensor de estacionamento traseiro, rodas de liga leve diamantadas, faróis de neblina, limitador e controlador de velocidade, bancos e volante com revestimento premium, encostos de cabeça traseiros com abas de apoio e “*skidplate*” (placa antiderrapante que protege a parte de baixo do carro contra impactos, atritos, poeira e resíduos) na frente e atrás.



Enquanto durar o estoque, a série especial First Edition assume todos os itens da “*top*” Shine Turbo 200 e recebe elementos de design e funcionais exclusivos, como o para-choque dianteiro com apliques cromados, rodas de liga leve escurecidas, pintura biton com teto Perla Nera e logotipos alusivos à edição nas portas da frente. O interior tem pedaleiras cromadas, tapetes próprios, soleiras metalizadas, painel com faixa biton na cor Gray Smart e forro totalmente escurecido.



LUXUOSA SEDUÇÃO

REESTILIZAÇÃO DO Q8, O SUV MAIS CARO DA AUDI, TRAZ MAIS TECNOLOGIA EMBARCADA E VISUAL ESPORTIVO

POR YURI RAVITZ, DO "VOLTA RÁPIDA", ESPECIAL PARA AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO



Cinco anos após sua estreia no mercado brasileiro, o Audi Q8 passa por sua primeira atualização, com novidades no visual, no pacote tecnológico e na oferta de opcionais. Importado da Eslováquia, o SUV de luxo será oferecido agora em versão única Performance Black pelo preço inicial de R\$ 774.990. Um valor que o posiciona acima de todos os utilitários esportivos da Audi, sem contar as respectivas opções esportivas S e RS. Segundo os representantes da marca alemã no Brasil, a ideia para o Q8 reestilizado é focar nos elementos que os clientes demonstravam preferência desde o lançamento do SUV. Por isso, o kit estético S line com para-choques e saias laterais com visual esportivo passa a ser de série, acompanhado de detalhes externos em preto brilhante, incluindo os emblemas de identificação do veículo. As novas rodas de 23 polegadas trazem acabamento diamantado e calçam pneus 285/35 R23.



Os faróis trazem tecnologia Matrix de série, permitindo que o motorista selecione uma de quatro assinaturas luminosas diferentes, a fim de deixar o SUV do seu jeito. O recurso também está presente nas lanternas, totalmente em leds, que se interligam por uma faixa luminosa à tampa do porta-malas. Por dentro, o novo Q8 adota bancos esportivos em couro Valcona com duas opções de cores para o revestimento, painel digital Audi Virtual Cockpit atualizado com o recurso Area View, capaz de mostrar veículos nas faixas adjacentes.

O SUV de cinco lugares passa a trazer de série suspensão a ar adaptativa – para permitir a elevação da carroceria em até 50 milímetros ou rebaixá-la em até 40 milímetros, dependendo do modo de condução escolhido. Há ainda eixo traseiro direcional, portas com fechamento “*soft close*” (o famoso fechamento por “*sucção*”) e som Bang & Olufsen com 19 alto-falantes e 730 watts de potência. Eles se juntam ao já ofertados, como ar-condicionado de quatro zonas, bancos dianteiros e volante com ajustes elétricos e teto solar panorâmico.



O que não mudou no Q8 foi o conjunto motriz. O SUV alemão segue equipado com motor 3.0 V6 TFSI, turbinado, capaz de gerar até 340 cavalos e 51 kgfm, atrelado à transmissão automática Tiptronic de 8 velocidades e ao sistema de tração integral “*Quattro*”, que distribui a força gerada pelo motor em 40% para as rodas dianteiras e 60% para as traseiras, podendo variar essa relação de acordo com a condução e as condições da estrada. A Audi promoveu poucas mudanças no bloco de seis cilindros para reduzir as emissões e melhorar o desempenho: o zero a 100 km/h é feito em 5,6 segundos, com velocidade máxima de 210 km/h. O 3.0 TFSI é equipado com tecnologia híbrida leve (MHEV) de 48 volts, alimentado por uma bateria de capacidade não divulgada, mas que permite breves desligamentos do motor de 55 km/h a 160 km/h. A bateria é alimentada por um alternador de partida por correia (conhecido pela sigla em inglês BAS). Graças a esse recurso, o Q8 pode ter seu motor a combustão desligado por até 40 segundos em velocidade de cruzeiro, mantendo todos os equipamentos e acessórios funcionando normalmente.



CLASSE EXECUTIVA



São Paulo/SP – O contato inicial com o novo Q8 foi em um percurso com aproximadamente 130 quilômetros, ligando a cidade de São Paulo a São Roque, que permitiram experimentar como o SUV atualizado se comporta em trânsito urbano pesado e na estrada. A saída da capital paulista e seu trânsito caótico possibilitaram que alguns dos assistentes de segurança do utilitário esportivo também fossem testados.

O piloto automático adaptativo (ACC) funciona bem, trabalhando em conjunto com o assistente de permanência em faixa e o Area View para informar sobre tudo o que está ocorrendo no trânsito ao redor do carro em tempo real. Ainda no ambiente urbano, o Q8 mostrou outras qualidades, como o isolamento acústico eficiente e a boa desenvoltura mesmo em garagens apertadas graças ao eixo traseiro direcional, capaz de virar as rodas em até 5 graus. É uma ajuda especialmente relevante em um veículo grande – e o Q8 tem 4,99 metros de comprimento, 2,19 metros de largura, 1,69 metro de altura e generosos 2,99 metros de entre-eixos.



Já na estrada, o utilitário esportivo teve comportamento dinâmico bem afinado, com a manutenção do silêncio a bordo. A suspensão a ar mantém o carro “*sobre trilhos*”, com grande capacidade de contornar curvas e pouquíssima rolagem da carroceria, apesar do tamanho do carro. O que acabou não acompanhando o conjunto foi a motorização. Embora não falte força, um modelo com um preço tão alto merecia mais empolgação vinda do capô, com acelerações bem mais vigorosas do que as apresentadas no teste. E existem outros SUVs menos caros mas com performance semelhante ou até superior ao Q8.

Outro ponto que causa estranheza é a tela em que os controles do ar-condicionado são exibidos. Embora ajude a embelezar a cabine e reforçar o aspecto tecnológico do ambiente, o dispositivo se mostra pouco prático e intuitivo, com o motorista precisando desviar a atenção mesmo em tarefas corriqueiras, como ajustar a ventilação ou a



temperatura. Os quatro pacotes opcionais (Head-Up Display, visão noturna, faróis Matrix a laser e capas dos retrovisores em carbono) são caros e poderiam compor a lista de itens de série, mesmo se elevassem o preço do carro.

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO

TUBARÃO À VISTA



A chegada da picape de médio a grande porte híbrida plug-in BYD Shark está prevista para este mês, importada da China. A picape será o primeiro modelo da BYD a ser produzido no Brasil, na fábrica que está sendo construída em Camaçari, na Bahia. A fabricante chinesa já abriu o período de pré-venda, que inclui um kit de energia solar da marca, um carregador portátil de 3,5 kWh e um seguro total gratuito por um ano. Os interessados podem entrar no site da BYD no Brasil (www.byd.com/br/shark-prereserva) para garantir a pré-reserva e as condições especiais de lançamento. Com 5,46 metros de comprimento, 3,26 metros de entre-eixos, 2,5 toneladas de capacidade de reboque e caçamba para carregar até 850 quilos, a Shark tem um motor 1.5 turbo a gasolina e outro elétrico, com potência total de 436 cavalos. Com um tanque de combustível de 60 litros e autonomia puramente elétrica de cem quilômetros, a picape conta com bateria Blade de 29,6 kWh.

TEMPOS DE ESTABILIDADE



Segundo a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), setembro teve a venda de 222.686 unidades de carros de passeio e comerciais leves no Brasil, representando retração de 0,2% em comparação ao mês anterior e aumento de 18,8% ante setembro de 2023. No acumulado dos nove primeiros meses de 2024, houve 1.750.084 de emplacamentos, com crescimento de 14,06% em relação ao mesmo período do ano passado. Nos modelos, a picape compacta Fiat Strada manteve a liderança geral de mais de três anos, com 14.240 unidades vendidas em setembro e 101.450 de janeiro a setembro de 2024, seguida pelos hatches compactos Volkswagen Polo (12.355 e 97.031) e Chevrolet Onix (8.610 e 68.653), pelo SUV compacto Volkswagen T-Cross (8.543 e 55.362), pelos hatches compactos Fiat Argo (8.421 e 64.473) e Hyundai HB20 (6.966 e 63.991), pelo SUV compacto Chevrolet Tracker (6.179 e 47.849), pelo subcompacto Fiat Mobi (5.850 e 49.672), pelo sedã compacto Fiat Cronos (5.858 e 28.983) e pelo SUV compacto Nissan Kicks (5.792 e 45.143). A Fiat continuou em primeiro lugar entre as montadoras em setembro, com 49.645 veículos vendidos e 22,2% de participação de mercado. A fabricante italiana ficou à frente da alemã Volkswagen

(35.213 e 15,8%), da norte-americana General Motors (27.665 e 12,4%), da japonesa Toyota (19.814 e 8,9%), da francesa Renault (15.183 e 6,8%), da sul-coreana Hyundai (14.711 e 6,6%), da norte-americana Jeep (10.663 e 4,7%), das japonesas Honda (8.691 e 3,8%) e Nissan (8.119 e 3,3%) e da chinesa BYD, que só vende veículos eletrificados no mercado brasileiro, com 5.961 emplacamentos e 2,6% de “*market share*”.

ELETRIFICADOS DESACELERAM



Os veículos eletrificados venderam no Brasil em setembro 13.148 unidades (retração de 9,02% em comparação ao mês anterior), sendo 4.624 de 100% elétricos – queda de 8,9% ante agosto – e 8.524 de híbridos, que associam um motor a combustão interna a um ou mais elétricos, também com recuo em relação a agosto deste ano, de 9,06%. Entre os elétricos, o BYD Dolphin Mini ficou em primeiro lugar em setembro, com 2.169 unidades emplacadas, seguido pelo Dolphin EV (795), pelo BYD Yuan (364), pelo GWM Ora 03 (307) e pelo Volvo EX30 (254). Nos híbridos, a liderança foi do BYD Song, com 2.172 vendas, à frente do GWM Haval H6 (1.952), dos Toyota Corolla Cross (1.195) e sedã (337) e do BYD King (273). (**colaborou o consultor Marcelo Cavalcante de Lima**)

INVESTIMENTOS EM SANTA CATARINA



O BMW Group anunciou investimento de R\$ 1,1 bilhão entre 2025 e 2028 no Brasil, para produzir novos modelos e desenvolver tecnologias globais a partir do escritório de engenharia local. Uma fatia do aporte será destinada à produção de um novo carro a ser fabricado em Araquari (SC), que está completando dez anos. Como parte das comemorações, a marca alemã apresentou o 320i M Sport 10th Anniversary Edition – com preço de R\$ 412.950 –, o primeiro modelo turbo flex do mundo, equipado com o motor BMW TwinPower Turbo de 2,0 litros com 184 cavalos e 30,4 kgfm, associado ao câmbio automático de 8 marchas. Também produzido em Santa Catarina, o Série 3 –

o modelo de maior sucesso da história da BMW – recebeu mudanças pontuais estéticas e no quesito conectividade. Os preços das versões do Série 3 “*brasileiro*” são de R\$ 332.950 para a 320i GP, de R\$ 350.950 para a 320i Sport GP e de R\$ 371.950 para a 330i M Sport.

O PRÓXIMO “VERDE”



Depois da chegada do Blazer EV, a Chevrolet prepara a ampliação da linha de veículos elétricos no Brasil. O próximo modelo será o Equinox EV – igualmente trazido do México – e previsto para estreiar no mercado brasileiro ainda este mês. Em versão única, de acordo com a General Motors, a mais tecnológica disponível globalmente, o Equinox EV tem dois motores, sendo o principal na dianteira e um auxiliar ligado ao eixo de trás, com potência total de 292 cavalos, tração integral eAWD, autonomia de 443 quilômetros pelo padrão do Inmetro e uma nova geração de baterias com recarregamento doméstico até duas vezes mais rápido que outros elétricos premium. O Equinox 100% elétrico se destaca pelo design e pelo conteúdo avançado de segurança, conectividade e dirigibilidade. Entre as novas tecnologias estão o modo de condução “*one pedal*” com dois níveis de regeneração, frenagem autônoma também para manobras de marcha a ré, opção de climatização automática da cabine, central multimídia com tela de 17,7 polegadas, Wi-Fi nativo, OnStar e sistema Google Built In de navegação específica para carros elétricos.

OS RISCOS DOS MODIFICADOS



O crescimento de carros blindados, dos movidos a Gás Natural Veicular (GNV) e dos customizados levantam questionamentos quanto à segurança, à economia e à dirigibilidade desses automóveis. As vantagens obtidas podem ser acompanhadas de situações envolvendo falhas mecânicas e influência na condução, aumentando o risco de danos e acidentes. Um veículo blindado passa por uma modificação estrutural em sua carroceria, com um aumento de peso, podendo chegar a 250 quilos a mais. ***“Devido ao peso extra, todo o conjunto trabalha de forma constante em uma condição mais severa, o que influencia no comportamento e na eficiência dos componentes”***, revela Juliano Caretta, supervisor de treinamento técnico da DRiV Tenneco, detentora das marcas Monroe e Monroe Axios.

- **GNV** – Os movidos a GNV também são mais pesados. Mas nesse caso, há ainda uma mudança na distribuição do peso pela estrutura do carro, pois o kit de instalação e o cilindro de gás são instalados na traseira. Com isso, o conjunto de trás do carro trabalha diferentemente dos demais componentes.
- **Rebaixados** – A resolução nº 292 do Contran estipula uma altura mínima de dez centímetros em relação ao solo e que as rodas não encostem em nenhuma parte do carro durante manobras de esterçamento para evitar a ocorrência de danos

mecânicos ou o comprometimento da dirigibilidade. *“Um veículo rebaixado não passa por testes de durabilidade e segurança. E a geometria do sistema de suspensão e dos amortecedores não foi projetada para esse fim”*, alerta Caretta.

BRINQUEDO PARA RICAÇOS



O superesportivo BMW M4 CS está desembarcando no Brasil em edição especial e limitada com preço de lançamento de R\$ 1.399.950. O cupê é um modelo adicional ao portfólio M (de Motorsport, subsidiária da BMW criada em 1972 para desenvolver carros especiais de rua e de competição), juntando-se a outros ícones esportivos como o M2, o M3 e o X6M. Com visual e desempenho agressivos, o M4 CS utiliza um motor similar ao do M3, com seis cilindros em linha, tecnologia TwinPower Turbo com pressão das duas turbinas aumentada para render 550 cavalos de potência (40 cavalos a mais do que o M4 Competition) e 65,4 kgfm de torque (cem a mais), acoplado à transmissão M Steptronic de 8 marchas e à tração integral, gerenciada pelo sistema M xDrive. Com esse conjunto, o M4 CS acelera de zero a 100 km/h em 3,4 segundos e leva 11,1 segundos para atingir 200 km/h a partir da inércia. A velocidade máxima é limitada em 302 km/h. Disponível nas cores Isle of Man Green, Cinza Brooklyn, Riviera Blue e Preto Safira, o M4 CS se destaca visualmente pela grade em forma de rim sem moldura – para reduzir o peso – e com design inspirado nos carros de competição.

FORÇA BRUTA COM RACIONALIDADE

NA PISTA DE TESTES DA VOLKSWAGEN CAMINHÕES E ÔNIBUS EM RESENDE (RJ), O EXTRAPESADO METEOR 29.530 MOSTRA SEUS ATRIBUTOS

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Em 2015, apenas 20% dos caminhões comercializados no Brasil eram extrapesados. Atualmente, são 50%. Maiores veículos Volkswagen do mundo, os caminhões da linha extrapesada Meteor também seguem ampliando sua participação no mercado brasileiro, e terão novidades para a Fenatran 2024, que será realizada de 4 a 8 de novembro na capital paulista.

Composta pelos modelos 28.480 e 29.530, a família Meteor passará a contar com o freio retarder, sistema inteligente que garante mais segurança, controle e eficiência às operações. O componente já está disponível como opcional, possibilitando a otimização do custo total de operação e aumento significativo da vida útil das peças do sistema de freio “*comum*”.



O retarder é um sistema auxiliar de frenagem que funciona de maneira independente, diminuindo de forma expressiva o uso e o desgaste dos freios de serviço. Com seis estágios de acionamento, o sistema do Meteor atua de forma automática, mas pode também ser gerenciado manualmente em uma alavanca na coluna de direção. Essas características o tornam especialmente útil em descidas prolongadas, garantindo eficiência, confiabilidade e segurança com uma potência combinada de até 1.225 cavalos. Os modelos equipados com o retarder contam com uma ferramenta inteligente para controle e auxílio na frenagem. O sistema seleciona automaticamente a potência máxima de frenagem com base na carga transportada pelo veículo, na configuração dos eixos traseiros e no atrito com o solo. Além de garantir a estabilidade do caminhão em frenagens emergenciais, o sistema confere mais agilidade, segurança e confiabilidade em situações de adversidade na pista. Os Meteor chegam também ao mercado com os controles de velocidade de

cruzeiro associados ao retarder. Quando acionados, os sistemas trabalham para manutenção da velocidade definida pelo motorista, o que gera menor desgaste de peças como lonas e tambores de freio, melhor aproveitamento das viagens e manutenção simplificada. O dispositivo permite ainda que os veículos mantenham uma velocidade média mais alta.



Outra novidade que chega no portfólio 2025 da Volkswagen Caminhões e Ônibus e está disponível na linha Meteor é o pacote Highline. O destaque do pacote opcional é o mais moderno painel de instrumentos da família de caminhões da Volkswagen, 100% digital e mais intuitivo e personalizável. Com 10 polegadas, conta com 80 funcionalidades, entre elas, a avaliação do motorista, o peso do veículo por eixo e o controle de altura da suspensão nas versões pneumáticas. Também faz parte do pacote Highline uma central multimídia com tela de 7 polegadas e mais de 30 funções diferentes, permitindo total conectividade



do cliente e integração com o smartphone pelo espelhamento sem fio via Android Auto ou Apple CarPlay, com a experiência de uma tela sensível ao toque. Complementam o pacote o volante multifuncional – com controle de cruzeiro, acesso ao computador de bordo e interface com o rádio – e

o novo aplicativo VWConnect, no qual podem ser controladas funções do veículo e acessadas informações com poucos cliques no celular, com um visual mais agradável para a experiência a bordo. Outra novidade é a possibilidade de realizar o bloqueio remoto do veículo, a partir da plataforma de gestão de frotas da Volkswagen Caminhões e Ônibus, a Rio.

Corra pra loja e garanta sua compra!

BLACK FRIDAY



DUNLOP SP320 215/75 R17,5

12x* R\$ **86^{,45}**

SEM JUROS NOS CARTÕES

OU R\$ **985^{,53}** NO PIX

R\$ 1.037,40

DUNLOP SP320 275/80 R22,5

12x* R\$ **176^{,91}**

SEM JUROS NOS CARTÕES

OU R\$ **2.016^{,76}** NO PIX

R\$ 2.122,90

DUNLOP SP320 295/80 R22,5

12x* R\$ **188^{,27}**

SEM JUROS NOS CARTÕES

OU R\$ **2.146^{,24}** NO PIX

R\$ 2.259,20

*SOMENTE NAS LOJAS FÍSICAS

CONDIÇÃO E PREÇO VÁLIDOS ATÉ 20/10/24.
ENQUANTO DURAR O ESTOQUE OU
200 UNIDADES DE CADA MODELO DE PNEU.
FOTO MERAMENTE ILUSTRATIVA.

DUNLOP
QUEM TEM, ANDA BEM.

REDE
MANAUS

PARA PEGAR PESADO



Resende/RJ - A linha Meteor usa o motor D26, de 13,0 litros e seis cilindros em linha. Na versão 29.530 6x4, desenvolve 525 cavalos a 1.800 giros, com torque de 265 kgfm de 900 a 1.350 rpm. O câmbio é um modelo automatizado Traxon, da ZF, de 12 marchas – há um opcional de transmissão de 16 velocidades. O Meteor 29.530 6x4 avaliado no campo de provas da Volkswagen Caminhões e Ônibus – o maior e mais potente Volkswagen do mundo – puxava um “*bitrenzão*” carregado com 55 toneladas. Em movimento, o conjunto impressiona pelo baixo índice de trepidação – e o isolamento acústico é acima da média do segmento de extrapesados. O equilíbrio do conjunto nas curvas e nas frenagens bruscas chama a atenção, assim como a eficiência do freio-motor, que se encarrega de reduzir a velocidade de forma sutil e gradual. Novidade na linha Meteor, o retarder cria resistência hidráulica no eixo de saída da transmissão ao ser ativado, aumentando de forma muito significativa a potência de frenagem e reduzindo a velocidade do veículo de forma suave e controlada. O caminhão conta também com a tecnologia Predictive Shifting, um sistema que

gerencia o câmbio, mapeia a rodovia por GPS, faz a leitura da topografia e “*prevê*” o terreno pela frente. A transmissão Traxon tem o modo de condução “*EcoRoll*”, viabilizando que o veículo trafegue em uma espécie de “*banguela*” controlada eletronicamente, para aproveitar a inércia e reduzir o consumo de combustível.



Boa parte dos comandos do Meteor fica no volante multifuncional, para que o motorista possa acessar computador de bordo, sistema de áudio, rádio ou até o celular sem precisar desviar a atenção da estrada. A tela da multimídia tem painel de 7 polegadas. Pode ter opcionalmente uma tela colorida e oferecer conexão para Apple CarPlay, Android Auto e Mirror Link, dando acesso aos mesmos aplicativos encontrados normalmente em carros de passeio. O banco do caminhão é pneumático e é produzido em couro ecológico, com oito níveis de altura, apoio de braço e cinto de segurança integrado. O carregamento do celular pode ser feito por indução magnética, sem fio. Na prática, pelo menos em um teste curto, o Meteor 29.530 6x4 não parece ser difícil de se dirigir. Em algumas voltas no campo de provas, fica fácil adquirir certa intimidade com o novo extrapesado da Volkswagen. A principal preocupação do motorista iniciante é evitar que a longa e imponente composição articulada de 30 metros de comprimento passe por cima de alguma coisa nas curvas – um controle que requer mais prática.

TRANSPOMAIS

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

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO

VIÉS DE ALTA



De acordo com a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), foram comercializados 89.046 caminhões novos no Brasil de janeiro a setembro deste ano. O número é 17,49% maior do que o registrado no mesmo período de 2023, quando haviam sido emplacadas 75.792 unidades. Em setembro, foram vendidos 11.218 caminhões novos, uma leve redução de 0,76% ante as 11.304 de agosto. Na comparação com setembro de 2023, quando haviam sido comercializados 8.424 caminhões, houve uma alta de 33,17%. ***“Os meses de julho, agosto e setembro mostraram números muito consistentes, com uma média bem superior às registradas no primeiro semestre. As vendas foram impulsionadas pela melhora no agronegócio, retomada da construção civil e da indústria no geral, que vem se recuperando e implicaram no aumento de previsão do PIB no país”***, comemora Andreta Jr, presidente da Fenabrave.

PARCERIA NA GESTÃO ELÉTRICA



A Volkswagen Caminhões e Ônibus fechou uma parceria com a Volta, comercializadora varejista da Eneva lançada para atuar no mercado livre de energia. Com essa parceria, a montadora fornece todo o ecossistema necessário para uma mobilidade elétrica eficaz e sustentável. A Volta disponibilizará para as concessionárias Volkswagen Caminhões e Ônibus e seus clientes de caminhões elétricos acesso à energia de fontes renováveis com até 30% de desconto, além de uma solução inédita e completa em eletromobilidade, proporcionando o carregamento dos veículos com energia limpa e com melhor custo-benefício. A plataforma reunirá todas as informações relevantes para facilitar a gestão dos caminhões elétricos, disponibilizando dados de recarga, energia consumida e pontos de carregamento disponíveis no percurso dos veículos, e também o Certificado Internacional de Energia Renovável (I-REC), gratuitamente pelos primeiros 90 dias de utilização do serviço de recarga.



CONTROLE DE PRESSÃO



A Cummins anuncia no mercado brasileiro a nova tecnologia de controle de pressão de pneus, conhecida globalmente como MTIS (Meritor Tire Inflation System) e, no Brasil, sob o nome Meritor CalibrAR. A solução, desenvolvida pela Cummins Drivetrain and Braking Systems (CDBS), é voltada exclusivamente para carretas, oferecendo benefícios em termos de segurança, economia e manutenção. Atualmente em fase de testes para tropicalização, ou seja, adequação às características dos veículos brasileiros e coleta de dados de performance das aplicações que rodam em território nacional, o Meritor CalibrAR tem previsão de lançamento em meados de 2025. A nova tecnologia é alimentada pelo compressor que integra o sistema de freios e a suspensão a ar do veículo. O objetivo é manter a pressão ideal dos pneus, repondo automaticamente o ar em caso de vazamento, permitindo que o motorista continue dirigindo até chegar a um local seguro para os eventuais reparos, elevando a segurança de todos que convivem no trânsito. ***“O ar captado passa por uma central de controle, na qual há um filtro secador responsável por retirar a umidade do ar. Na sequência, o ar é distribuído para os eixos, conduzido para as extremidades e, por meio da tubulação do sistema, chega até os pneus”***, explica Renan Silveira, especialista em produtos da Cummins.

EXPECTATIVAS POSITIVAS



A Fenatran 2024, feira bianual de transporte rodoviário de cargas, que será realizada na cidade de São Paulo de 4 a 8 de novembro, está animando a Anfir, entidade que representa as fabricantes brasileiras do setor de implementos rodoviários. Havia uma projeção de que a venda de implementos rodoviários somasse 157 mil unidades até o fim de 2024, uma alta de 5% ante as 151 mil vendas feitas em 2023. Contudo, o volume de vendas de implementos rodoviários cresceu 6,13% no Brasil ao longo de 2024. De janeiro a setembro, foram comercializadas 117.994 unidades, enquanto que no mesmo período de 2023 a soma de equipamentos vendidos foi de 111.176 unidades. ***“A Fenatran é o maior catalisador de negócios do setor. Historicamente, a indústria de implementos rodoviários sempre apresenta balanço positivo de vendas após o evento. Como há estoques disponíveis, sobretudo de modelos de implementos que têm mais saída, isso pode contribuir com um número ainda maior de crescimento frente à previsão da Anfir”***, explica José Carlos Spricigo, presidente da Anfir.

COM AUTÊNTICO ESTILO ITALIANO

DUCATI APRESENTA DUAS NOVIDADES NA LINHA 2025 DA SCRAMBLER: A ICON DARK E A FULL THROTTLE

POR EDMUNDO DANTAS/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO



A Ducati revelou ao público na Itália duas novas propostas para a família Scrambler em sua linha 2025. A Icon Dark foi pensada para quem procura uma motocicleta com linhas “*limpas*”. Já a Full Throttle, com pintura preta e bronze, remete às cores dos veículos de corrida de rua da década de 70. As novidades representam uma evolução da segunda geração da Ducati Scrambler, lançada em 2023 com a proposta de combinar um visual clássico-contemporâneo com um conteúdo técnico que procura estabelecer uma referência para a categoria – um modelo pensado para quem procura liberdade e quer compartilhar seu estilo com os outros. As Scrambler Icon Dark e Full Throttle chegarão às concessionárias europeias a partir de outubro e dezembro deste ano, respectivamente. Não há previsão sobre a chegada dos modelos ao mercado brasileiro.

Os elementos de estilo clássicos da linha Scrambler – os faróis, o tanque de combustível e o painel de instrumentos – continuam a ser características-chave, de estilo refinado e com conteúdos técnicos mais atualizados, como as

tampas substituíveis e o painel de instrumentos de TFT de 4,3 polegadas. O motor bicilíndrico Desmodue, reforçado pelas novas tampas da embreagem e o alternador, tampas de correias e escape que deixam o motor completamente exposto, é mais leve e equipado com “*ride-by-wire*”, “*quickshifter*”, Riding Modes e ABS de curva, para aumentar o prazer de pilotagem e a segurança. O bicilíndrico de duas válvulas refrigerado a ar tem potência de 73 cavalos.



A Icon Dark é o modelo que expressa a essência mais pura da Scrambler. Uma moto que elimina o supérfluo e investe em um visual preto, combinando a elegância minimalista da segunda geração da Scrambler com o espírito divertido, alegre e livre. O design realça o charme atemporal das pinturas “*dark*” dos modelos da marca italiana. O tanque em forma de lágrima, elemento distintivo das Scrambler, ganha uma pintura preta que cria um jogo de tonalidades entre os diferentes materiais, retomado por outros detalhes como o para-lama dianteiro. O logotipo da Ducati Scrambler no tanque Dark Stealth é moderno e alinhado com a agressividade do preto fosco. Os painéis laterais e a carenagem traseira esportiva tornam a Icon Dark mais leve e elegante.



Já a Full Throttle é a proposta mais esportiva da gama Ducati Scrambler e é inspirada nas competições Flat Track norte-americanas, disputadas em circuitos ovais de terra. As laterais repetem a pintura e ostentam o número 62 – 1962 foi o ano da estreia da primeira Ducati Scrambler – em estilo Tracker. Juntamente com o protetor de cárter, definem um visual mais agressivo para quem não quer passar despercebido. O caráter esportivo da Full Throttle é sublinhado pelo estofamento dos bancos e pela pintura preta e bronze, uma cor replicada nos aros de alumínio, inspirados nas motocicletas de competição dos anos 70, e pelo acabamento preto dos escudos térmicos do escapamento e das tampas laterais frontais. Guidão rebaixado com seção variável,



para-lama dianteiro curto e traseira sem para-lama realçam a “*espírito de corridas de rua*” da Full Throttle, embelezada pelas setas de leds Ducati Performance e pelo câmbio Ducati Quick Shift Up/Down de série.



Este é um
dos espaços publicitários
da revista RodaRio

Solicite seu Mídia Kit
pelo e-mail
publicidade@rodario.com.br



PARA RODAR MELHOR



A Petronas Lubrificantes Brasil, representação brasileira da empresa nacional de petróleo da Malásia e fabricante de lubrificantes e fluidos para motores, com unidade industrial na cidade mineira de Contagem, anuncia uma nova linha de produtos auxiliares Sprinta para motocicletas. A novidade busca atender às necessidades desses veículos, como lubrificante de corrente, fluidos para garfos e freio e solução arrefecedora, com proposta de oferecer melhor lubrificação, proteção e alto desempenho por mais tempo. A linha inclui itens como Sprinta Chain Lube (lubrificante de corrente), Sprinta Fork Oil (fluido para garfos telescópicos) Sprinta Brake Fluid Dot 4 (fluido para sistemas de freios hidráulicos a disco ou tambor) e Sprinta Coolant (solução arrefecedora para elevar o ponto de ebulição e abaixar o ponto de congelamento). ***“A linha Sprinta já está disponível para venda em todos os nossos distribuidores autorizados”***, avisa Rogério Lurdof, CEO da Petronas Lubrificantes Brasil.

SPORT-TOURING GANHA POTÊNCIA



A Kawasaki Ninja 1100SX ficou mais potente para a linha 2025, apresentada nos Estados Unidos e na Europa. Como já ocorreu com a big trail Versys, a sport-touring da

família Ninja aumentou o tamanho de seu motor de quatro cilindros, de 1.043 cm³ para 1.099 cm³, ampliando sua potência de 120 cavalos para 135 cavalos. Mudanças nos dutos de admissão foram feitas para ampliar o torque em baixas rotações, enquanto o resfriamento do óleo agora é feito por um radiador. A caixa de câmbio teve a quinta e a sexta marchas alongadas. Nos freios, houve a troca do disco traseiro de 250 milímetros para 260 milímetros. A versão SE ganhou novas pinças de freio dianteiro da marca Brembo, novo cilindro mestre e mortecedor traseiro Öhlins S46 com ajustador remoto de pré-carga. Não há previsão da vinda da nova sport-touring ao mercado brasileiro.

FORÇA NA CROSSOVER



A BMW Motorrad apresentou na Alemanha a M1000XR, o mais recente modelo da Série M. Equipada com motor de quatro cilindros em linha da S1000RR, a M1000XR entrega 201 cavalos de potência. Segundo a marca, a entrega de força é gradual em baixos giros, mas aparece de forma brutal acima de 7 mil rpm. Para garantir mais segurança e estabilidade, a M1000XR traz a mais recente tecnologia de controle eletrônico da marca bávara, incluindo modos de pilotagem ajustáveis, controle de tração, ABS para curvas e suspensão eletrônica semi-ativa. Os detalhes no padrão M Color e as rodas de liga leve forjadas acrescentam um toque de exclusividade. Não há previsão da vinda da nova esportiva da BMW ao mercado brasileiro.

SCOOTER RENOVADA



A Sym Cruisym 300, produzida pela Dafra em parceria com a taiwanesa Sym, chega às concessionárias em sua linha 2025 na segunda quinzena de outubro. Além do novo painel

totalmente digital e do controle de tração, a novidade da scooter são as duas cores Azul Submarino e Verde Petróleo. Para se adequar às novas regras de emissão de poluentes do Promot 5, o monocilíndrico de 278,3 cm³ teve sua potência máxima reduzida de 27 cavalos para 26 cavalos a 7.500 rpm e o torque caiu de 2,79 kgfm para 2,67 kgfm a 6.750 rpm. A transmissão permanece automática tipo CVT. O novo controle de tração evita que a roda traseira derrape ao acelerar em pisos escorregadios.

CRIMES MÚLTIPLOS

“OPERAÇÃO DESMONTE” ENCONTRA MOTOR DE VEÍCULO ADULTERADO E INTERDITA FERRO-VELHO EM NOVA IGUAÇU

DE REDAÇÃO



Um ferro-velho de Nova Iguaçu foi interditado depois que agentes da força-tarefa “Operação Desmonte” encontraram um motor de automóvel adulterado. Eles também constataram que o estabelecimento

cometia crime ambiental, com lançamento de óleo de motor diretamente no solo. O proprietário do ferro-velho foi preso em flagrante e encaminhado para a Delegacia de Roubos e Furtos de Automóveis (DRFA), no Rio, e responderá pelo crime de adulteração de sinal identificador de veículos. Todo o material à venda no ferro-velho foi apreendido e será levado para empresas de reciclagem. A “Operação Desmonte” tem objetivo de coibir a comercialização de sucatas e peças de veículos de origem ilícita no Estado do Rio de Janeiro e, com isso, combater o roubo e o furto de automóveis e motocicletas. O ferro-velho – que funcionava na Avenida Henrique Duque Estrada Meyer, 1660, no bairro Três Corações, em Nova Iguaçu – não tinha estrutura para funcionar. Carcaças de veículos eram deixadas na calçada, impedindo a circulação de pedestres. Dentro do estabelecimento, em grande parte com chão de terra batida e mato alto, as peças à venda ficavam jogadas no solo, despejando óleo de motor sem qualquer proteção ambiental. A loja não apresentou notas fiscais para comprovar a procedência legal do material à venda.