

RODA **RIO**



AS NOVIDADES DA SCANIA PARA A FENATRAN 2024

TESTE

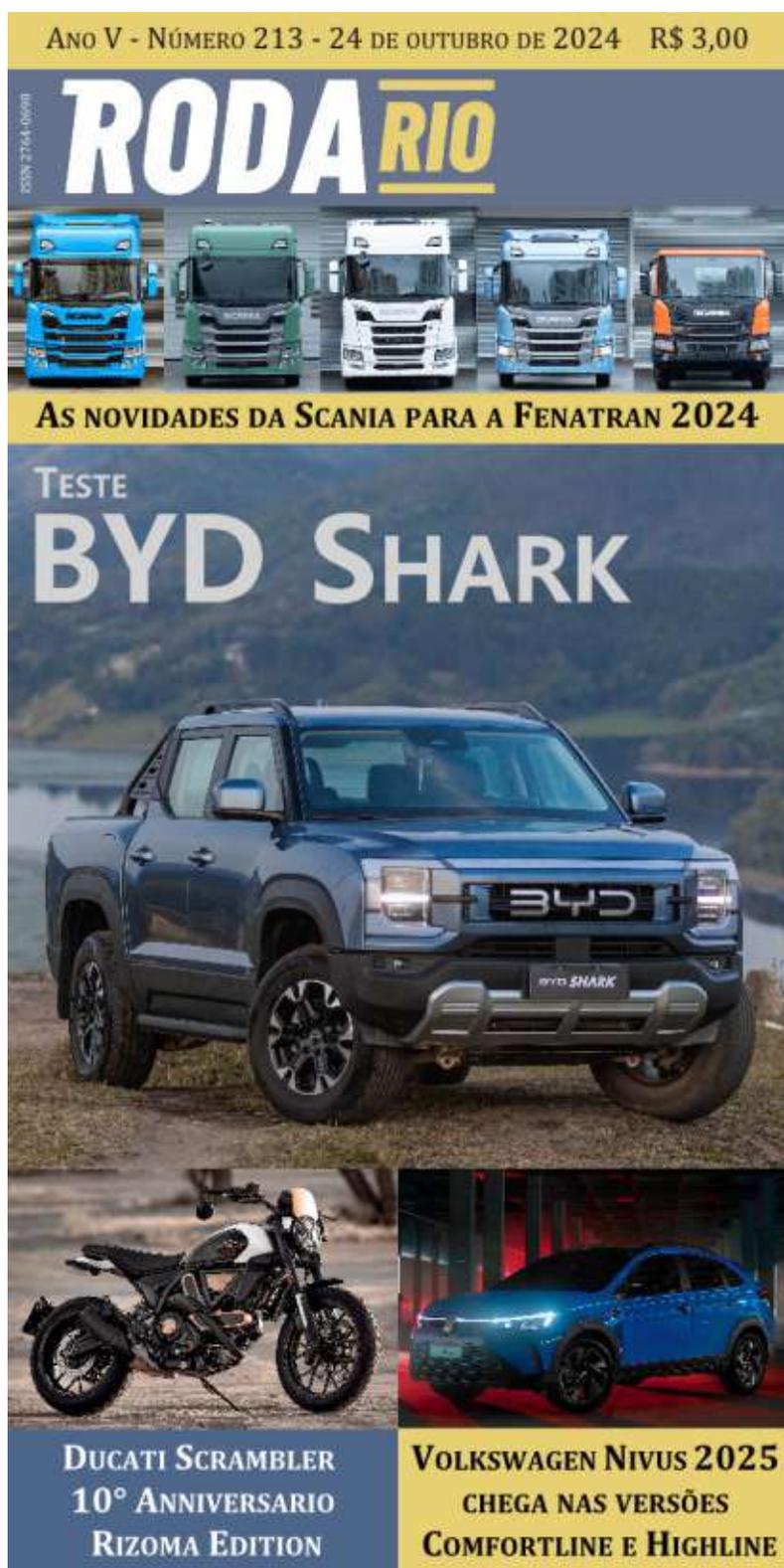
BYD SHARK



**DUCATI SCRAMBLER
10° ANIVERSARIO
RIZOMA EDITION**



**VOLKSWAGEN NIVUS 2025
CHEGA NAS VERSÕES
COMFORTLINE E HIGHLINE**



A ducentésima décima terceira edição de **RodaRio** traz como **Destaque** o lançamento nacional e um rápido teste da **BYD Shark**, a nova picape média híbrida – combina um motor a gasolina 1.5 turbo com dois motores elétricos – que é importada da China. O **Panorama** mostra o **Volkswagen Nivus**, que teve sua linha 2025 lançada nas versões Comfortline e Highline – a Sense

e a GTS ficam para 2025. O **CarNews** é a apresentação nacional da **JAC Hunter**, picape média com motor 2.0 turbodiesel, que chega da China. O **TranspoNews** é uma avant-première das **novidades da Scania para a Fenatran 2024**, que será realizada de 4 a 8 de novembro na capital paulista. E o **MotoNews** apresenta a **Ducati Scrambler 10º Aniversario Rizoma Edition**, uma série comemorativa limitada que acaba de ser apresentada 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 nacional e um rápido teste da BYD Shark.....	05
Panorama: Volkswagen Nivus linha 2025.....	15
CarNews: apresentação nacional da JAC Hunter.....	20
CarMais	23
TranspoNews: avant-première das novidades da Scania para a Fenatran 2024.....	30
TranspoMais	37
MotoNews: Ducati Scrambler 10º Aniversario Rizoma Edition.....	41
MotoMais	45
Rio	48



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



COM DENTES BEM AFIADOS

BYD LANÇA NO BRASIL A SHARK, A PRIMEIRA PICAPE HÍBRIDA PLUG-IN DO MERCADO NACIONAL

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Cinco meses depois da apresentação mundial, em maio, chega ao Brasil a BYD Shark. Lançada em versão única, por R\$ 379.800, a primeira picape híbrida plug-in do mercado nacional é importada da China e combina um motor a gasolina de 1,5 litro turbo com dois motores elétricos, um em cada eixo. No mercado brasileiro, a nova picape – ou caminhonete, como o marketing da BYD prefere denominá-la – enfrentará a concorrência de rivais médias com motorizações a diesel e prestígio regional consolidado, como as argentinas Toyota Hilux, Ford Ranger, Volkswagen Amarok e Nissan Frontier e as brasileiras Chevrolet S10 e Mitsubishi L200, além da recém-lançada Fiat Titano. No ano passado, a BYD deu início à construção de sua primeira fábrica de carros fora da Ásia, em Camaçari, na Bahia. E a Shark pode se tornar um dos modelos “*made in Brazil*” da BYD – também há possibilidade de que seja produzida na futura fábrica da marca chinesa no México, para atender ao mercado norte-americano.



A Shark tem 5,45 metros de comprimento, 1,97 metro de largura, 1,92 metro de altura e 3,26 metros de entre-eixos. Em comparação com a concorrente Toyota Hilux – a picape média mais vendida do Brasil –, a Shark tem 13 centímetros a mais no comprimento, 11 centímetros a mais na altura, 12 centímetros a mais na largura e 18 centímetros a mais de entre-eixos. Primeira picape híbrida plug-in da marca chinesa, a Shark foi desenvolvida sobre a plataforma DMO Super Híbrida Off-Road, projetada para acomodar motores elétricos e a combustão, assim como tanque de combustível e baterias, com a proposta de combinar a robustez no off-road das picapes com recursos de segurança e o conforto dos SUVs. Integrada a um chassi de longarinas de aço de alta resistência pela tecnologia CTC (cell to chassis), a bateria Blade funciona tanto como unidade de energia quanto como parte da estrutura do veículo, proporcionando um aumento na rigidez torcional. A capacidade de carga da caçamba é de 1.200 litros e 790 quilos – abaixo da capacidade de cerca de uma tonelada das concorrentes a diesel. A restrição ao peso transportado não é uma limitação estrutural da Shark, mas uma homologação adequada ao Código Brasileiro de Trânsito – que determina que motoristas com a carteira B só estão habilitados a conduzir veículo motorizado cujo peso bruto total não exceda a 3.500 quilos. Como a Shark pesa 2.710 quilos, atinge o limite legal de 3.500 quilos com 790 quilos de carga. Homologá-la para levar mais peso que isso obrigaria o motorista a ter carteiras C, D ou E, algo que restringiria bastante as vendas do modelo. Já a capacidade de reboque chega a 2.500 quilos.



Com seu motor a gasolina 1.5 turbo combinado com duas unidades elétricas, a Shark atinge uma potência máxima de 437 cavalos, com torque combinado de 65 kgfm. A unidade a combustão e um motor elétrico tracionam as rodas da frente, enquanto a tração das rodas traseiras é entregue pelo segundo motor elétrico. Com o sistema de tração AWD elétrico, a picape da BYD pode ajustar a distribuição de torque, alinhando-se aos vários tipos de estrada. A bateria Blade de 29,6 kWh pode ser abastecida em carregadores AC (até 6,6 kW) ou DC (até 55 kW). A BYD informa que a aceleração de zero a 100 km/h é de 5,7 segundos, com autonomia combinada de 840 quilômetros pelo ciclo NEDC. A híbrida plug-in pode ser utilizada puramente no modo elétrico com uma autonomia de até 57 quilômetros, de acordo com o PBEV do Inmetro. A função VTOL (vehicle-to-load) transforma a Shark em uma “*estação de energia móvel*” – o conjunto híbrido pode ser utilizado para alimentar aparelhos elétricos, como um gerador estacionário convencional. Há três tomadas de 220V.



Com um design inspirado no peixe voraz que emprestou o nome (“*shark*” significa “*tubarão*” em inglês), a carroceria mescla traços futuristas com volumes que explicitam robustez e agressividade. Uma faixa branca de leds que atravessa a frente, remetendo à boca aberta de um tubarão, interliga os faróis full-led grandes e verticalizados. As luzes diurnas de rodagem “*envolvem*” os faróis e convergem para a grade frontal, que ostenta as letras “*B*”, “*Y*” e “*D*” do logo da marca, em dimensões generosas. Na traseira, a tampa também é atravessada por uma estreita faixa de leds, só que vermelha, sobre um imenso logo “*BYD*” em baixo relevo, ligando as lanternas em formato de “*E*”. A antena, como não poderia deixar de ser, é do tipo barbatana de tubarão.



A modernidade da plataforma DMO da Shark viabiliza recursos como o sistema avançado de assistência ao motorista (ADAS), que inclui controle de cruzeiro adaptativo, frenagem autônoma de emergência, assistente ativo de faixa, reconhecimento de placas de trânsito, sensor de ponto cego, alerta para abertura de portas, câmera 360 graus e alerta de tráfego cruzado. Também está disponível o Head-Up display, que projeta a velocidade, a navegação e as informações do ADAS no para-brisa, na linha de visão do motorista. Carregador wireless para smartphones também é de série.

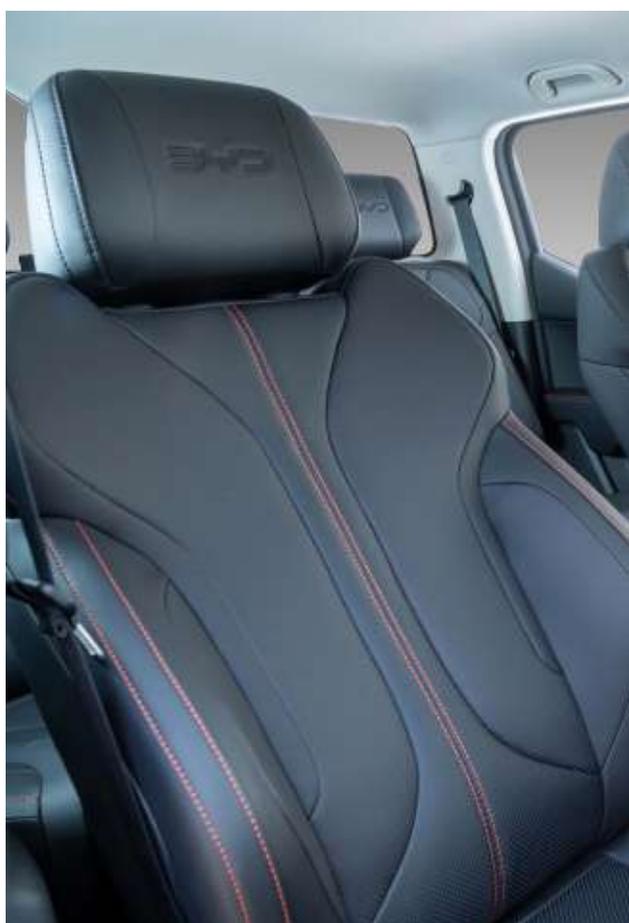
A Shark é comercializada no Brasil nas cores branca, preta e azul. A garantia do veículo é de seis anos e a bateria Blade conta com garantia de oito anos, ambas sem limite de quilometragem. Como promoção de lançamento, a Carbon oferece aos clientes da Shark blindagem certificada pela BYD com preço de R\$ 78.200. Todos os veículos da BYD terão ainda um desconto de 15% na rede de recarga Shell Recharge pelos próximos três anos, mediante cadastro no App BYD Recharge.



DIMENSÕES GENEROSAS



Na cabine da Shark, os espaços são amplos, o acabamento é esmerado e a montagem das peças é precisa. Há muitas superfícies suaves ao toque, com predominância de preto e detalhes em laranja. Destacam-se o painel de instrumentos de LCD com 10,25 polegadas e a tela da multimídia giratória de 12,8 polegadas, com GPS integrado. Como em todos os modelos da BYD, a conexão com Android Auto e Apple CarPlay é sem fio. Por comandos de voz, é possível gerenciar os modos de condução, ajustar as configurações do ar-condicionado, controlar a reprodução de música e executar outras tarefas. Uma câmera panorâmica “*ultra-wide-angle*” de 540 graus permite observar os arredores e a parte inferior do veículo. A chave digital NFC possibilita que o motorista acesse o veículo usando o smartphone ou outro dispositivo.

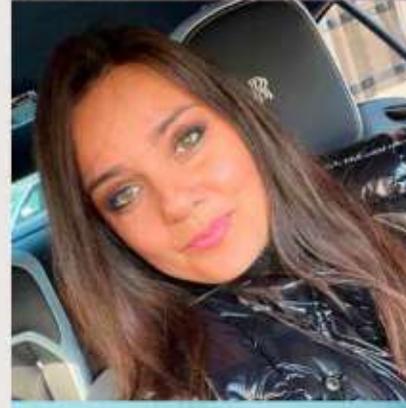


O volante multifuncional tem base aplanada e a funcionalidade do Heads-Up display projeta informações no para-brisa para que o motorista não precise olhar para o painel. O console central abriga botões que ficam posicionados próximos à manopla do câmbio, para os comandos de controle de velocidade, tração e o

que dá a partida no motor. O ar-condicionado de duas zonas tem saídas para o banco traseiro. É possível gerenciar remotamente a picape por meio do aplicativo BYD, que possibilita ligar o veículo, acionar os faróis, ativar o ar-condicionado, destrancar as portas, ajustar a ventilação e o aquecimento dos assentos.



Premio **RODA RIO** REDE **MANAUS**



ABUSO DA FORÇA



Goiânia/GO - A apresentação da BYD Shark foi feita no Autódromo Internacional Ayrton Senna, em Goiânia, com direito a poucas voltas rápidas na pista e em um pequeno circuito fora-de-estrada improvisado em um lameiro próximo. Tanto no asfalto quanto no charco, a picape híbrida plug-in chinesa surpreendeu positivamente. O sistema DMO híbrido plug-in da Shark conjuga um motor 1.5 turbo a gasolina (de 183 cavalos e 26,5 kgfm) com um elétrico frontal (231 cavalos e 31,6 kgfm) e outro elétrico traseiro (204 cavalos e 34,6 kgfm), gerando uma potência combinada de 437 cavalos e um torque combinado de 65 kgfm. Com esse **“powertrain”** brutal, a picape chinesa faz de zero a 100 km/h em apenas 5,7 segundos e atinge de forma impressionantemente rápida a velocidade máxima de 160 km/h (limitada eletronicamente).



Na prática, durante o teste, a performance da Shark foi exuberante. O veículo moveu-se com uma facilidade tamanha, tanto na pista quanto nas trilhas e lamaçais, que pareceu ter bem menos que seus 2.710 quilos – nos elétricos e nos híbridos, as baterias elevam expressivamente o peso total do veículo. A Shark mostrou-se uma picape silenciosa, com bom isolamento acústico e dinamicamente privilegiada pelo torque instantâneo oferecido pelos motores elétricos, que possibilita arrancadas e retomadas arrebatadores. Nas curvas rápidas no



asfalto, a suspensão independente tipo duplo “A” na dianteira e na traseira cumpre a função de equilibrar robustez e agilidade de direção, sem sacrificar o conforto dos passageiros. E os três modos de condução – “Econômico”, “Normal” e “Esportivo” – e os três de off-road – “Areia”, “Lama” e “Neve” – ainda permitem adaptar a Shark às diferentes demandas.

FICHA TÉCNICA

BYD SHARK



Motor: sistema DMO híbrido plug-in com um motor a gasolina de 1,5 litro (1.498 cm³, dianteiro, longitudinal, 4 cilindros, 16 válvulas, turbocompressor, injeção multiponto e comando único no cabeçote) combinado a dois motores elétricos, um em cada eixo

Potência: gasolina (183 cavalos a 6 mil rpm), elétrico dianteiro (231 cavalos) e elétrico traseiro (204 cavalos).

Potência combinada: 437 cavalos

Torque: gasolina (26,5 kgfm a 4.500 rpm), elétrico dianteiro (31,6 kgfm) e elétrico traseiro (34,6 kgfm).

Torque combinado: 65 kgfm

Transmissão: automática de uma velocidade

Tração: Integral sob demanda

Direção: elétrica

Dimensões: 5,45 metros de comprimento, 1,97 metro de largura, 1,92 metro de altura e 3,26 metros de entre-eixos

Peso: 2.710 quilos

Tanque de combustível: 57 litros

Bateria: Blade de 29,6 kWh

Suspensão: independente com braços duplos sobrepostos e molas helicoidais nas quatro rodas

Rodas e pneus: liga leve de 18 polegadas, 265/65R18

Freios: discos ventilados nas quatro rodas

Caçamba: 1.200 litros / 790 quilos

Preço: R\$ 379.800

NOVIDADE PARCELADA

INICIALMENTE, APENAS AS VERSÕES COMFORTLINE E HIGHLINE DO SUV-CUPÊ COMPACTO NIVUS RECEBERAM ATUALIZAÇÕES PARA A LINHA 2025

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO



A Volkswagen apresentou o que tem no momento da linha 2025 do SUV estilo cupê compacto Nivus – apenas duas versões, a Comfortline, com preço de R\$ 136.990, e a Highline, a R\$ 153.990. A renovação da opção de entrada Sense, atualmente vendida por R\$ 119.990, ficou para depois, assim como a promessa pela volta da sigla “GTS”, que já esteve presente no Passat produzido no Brasil, no Gol, no Polo e no Virtus, e equipará pela primeira vez um SUV da marca alemã. Mas ambas estão agendadas para o primeiro semestre do próximo ano. Nos nove primeiros meses de 2024, o Nivus emplacou 40.294 unidades no Brasil, ocupando a décima primeira posição entre os carros de passeio e a primeira do incipiente subnicho de SUVs-cupês compactos, que tem ainda o Fiat Fastback, com 35.600 exemplares, e o recém-lançado Citroën Basalt. Montado em São Bernardo do Campo, no ABC Paulista, na Anchieta, ao lado dos compactos hatch Polo e sedã Virtus, o Nivus utiliza a plataforma MQB A0 – como seus “irmãos” de fábrica – e pode ter sua produção transferida para a unidade de São José dos Pinhais, no Paraná, a partir do próximo ano.



O Nivus teve um caminho na contramão na tradição de desenvolvimento de um modelo da Volkswagen, sendo o primeiro a ser criado fora da Alemanha. O SUV-cupê foi concebido no Brasil e é vendido também para mais de 40 países, incluindo a Europa, onde o modelo é fabricado em Pamplona, na Espanha, com nome de Taigo. Na linha 2025, o Nivus tem design levemente renovado, com faróis e lanternas com tecnologia de leds. Nas laterais, as novas rodas de 17 polegadas para a versão Highline têm acabamento diamantado e Preto Piano, com o nome do carro nos para-lamas da frente. Atrás, o para-choque ganhou uma linha em destaque e vincos na carroceria e lanternas mais horizontais. O Nivus tem cinco opções de cores (Cinza Moonstone, Vermelho Sunset, Cinza Platinum, Branco Cristal e Preto Ninja) e as novas Azul Turbo e Azul Titan, as duas com um tom de azul inédito nos carros da Volkswagen no Brasil. Para tornar o novo Nivus mais personalizado, o antigo Pacote Bicolor foi substituído pelo Pacote Outfit, com 12 itens próprios para a “*top*” Highline.



Com 4,26 metros de comprimento, 1,75 metro de largura, 1,49 metro de altura e 2,56 metros de distância de entre-eixos, a família do Nivus é empurrada pelo motor 1.0 200 TSI turbo de três cilindros com injeção direta, com até 128 cavalos de potência (com etanol) e 20,4 kgfm de torque (com os dois tipos de combustível), associado ao câmbio automático de 6 marchas da Aisin. Com esse conjunto, o Nivus pode acelerar de zero a 100 km/h em dez segundos e chegar à velocidade máxima de 189 km/h, com etanol no tanque. Conforme o Inmetro, o carro tem consumo de 11,9 km/l com gasolina e 8,3 km/l com etanol na cidade e 14,1 km/l e 9,9 km/l na estrada, respectivamente. De acordo com a Volkswagen, o Nivus foi aprimorado no quesito segurança com o pacote ADAS, se juntando ao ACC – controle adaptativo de velocidade e distância em relação ao veículo à frente – e aos assistentes de frenagem de emergência e de saída de vaga traseira. O ADAS do SUV-cupê oferece Lane Assist – mantém o carro na faixa de rodagem –, detector de ponto cego com



marcação nos retrovisores externos, Travel Assist – contribui para uma condução mais segura em situações de risco – e Park Assist, para manobras de estacionamento paralelas e perpendiculares automáticas.



No interior, os bancos receberam nova textura com costuras redesenhadas e novo acabamento. Nas portas e no painel, o revestimento “*soft touch*” acompanha as costuras dos bancos em contraste. Segundo a marca alemã, o Nivus traz na linha 2025 um compromisso de inaugurar um novo momento de conexão com o usuário, a partir do novo VW Play Connect. O dispositivo, integrado ao modelo desde sua estreia, em 2020, tem central multimídia de 10,1 polegadas, com internet embarcada, tornando o motorista independente de ter de espelhar seu smartphone ou conectá-lo a uma rede de Wi-Fi. Na linha 2025, o Nivus tem ar-condicionado digital com saídas para o banco traseiro, volante multifuncional revestido em couro e “*paddles shifters*” para trocas sequenciais, carregador de smartphone por indução e todos os vidros elétricos, sendo os dianteiros com função “*one touch*”. A Highline soma bancos com revestimento premium e quadro de instrumentos digital de 10,25 polegadas – na Comfortline, é de 8 polegadas.



O carro conta com mais de 15 aplicativos disponíveis na loja online, com Waze e playlists no Spotify. O VW Play Connect é responsável também por compartilhar as informações do veículo diretamente com o app Meu VW em sua versão 2.0. São 15 funcionalidades oferecidas, como trancar e destravar o veículo, localização em tempo real, acionamento da buzina e do pisca alerta, modo manobrista, controle de perímetro, restrição de horário de circulação na cidade e gestão da manutenção do carro com mais de 90 alertas de possíveis falhas. Os clientes que comprarem o novo Nivus no lançamento terão um ano para todas as funções de conectividade e até três gigas gratuitos de internet por mês até junho de 2025 para uso dos aplicativos no VW Play Connect.



CAÇADORA DE OPORTUNIDADES

DE OLHO NO CRESCIMENTO DO MERCADO DE PICAPES, A JAC MOTORS LANÇA A PICAPE MÉDIA HUNTER NO BRASIL COM PREÇO PROMOCIONAL DE R\$ 239.990

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO



O mercado brasileiro de picapes médias e grandes, um dos que mais crescem atualmente, acaba de ganhar uma nova concorrente: a JAC Hunter. Vinda diretamente da China, a picape da JAC Motors chega com preço promocional de lançamento de R\$ 239.900 para as primeiras mil unidades vendidas no Brasil – depois disso, custará R\$ 259.900. De acordo com a marca chinesa, a Hunter se destaca por ter o maior conjunto de medidas da categoria de picapes médias, com 5,33 metros de comprimento, 1,96 metro de largura, 1,92 metro de altura da cabine e 3,11 metros de entre-eixos. Com capacidade de carga de 1.400 quilos, a Hunter supera as rivais e disputa com as picapes grandes no quesito. No visual, os faróis são divididos em três conjuntos, todos em leds. A picape chinesa tem moldura ampla da grade frontal e capô elevado. As laterais tem emblemas, retrovisores e puxadores cromados, combinando com as rodas de 18 polegadas diamantadas, enquanto a traseira tem lanternas em formato de filete de leds.



Acessórios como estribos, rack e santantônio são de série. A lista de itens de fábrica tem ainda teto solar, painel de LCD de 7 polegadas, central multimídia de 13 polegadas com espelhamento para Android Auto e Apple CarPlay, bancos dianteiros com ajustes elétricos, direção com assistência elétrica com modos personalizáveis (“Normal”, “Conforto” e “Esportivo”), sistema de som com oito alto-falantes, freio eletrônico com Auto Hold, iluminação ambiente de leds, ar-condicionado digital, retrovisores rebatíveis eletricamente, seis airbags e acabamento de couro marrom no painel e nos bancos.



A motorização 2.0 turbodiesel entrega 191 cavalos de potência e 46,9 kgfm de torque a partir de 1.500 rotações por minuto, acoplada ao câmbio automático de 8 marchas da ZF e à tração 4x4. A transmissão tem opções 4x2 (traseira), 4x4 High (integral) e 4x4 Low (reduzida), com quatro modos de performance: “Normal”, “Esporte”, “Econômico” e “Lama”. A Hunter vem equipada com sistemas de assistência à condução e recursos de segurança passiva. Segundo a JAC, a picape tem piloto automático adaptativo e assistente de permanência em faixa e, em termos de segurança passiva, recebeu boas notas nos testes feitos pelo Ancap (programa de avaliação de carros novos da Austrália). A Hunter foi submetida a uma série de “crash-tests” e obteve nota máxima em segurança, alcançando cinco estrelas, incluindo pontuações para detecção de motocicletas, sistemas de monitoramento do motorista e desempenho da eletrônica após submersão na água.

Para o consumidor brasileiro conhecer a nova picape, a JAC oferece o “**Hunter Experience**”, um novo sistema de vendas no qual a montadora leva a picape até o endereço do cliente, evitando a necessidade do deslocamento até uma concessionária. O sistema funciona como um “**test-drive delivery**”, possibilitando que o interessado avalie o veículo em sua garagem e no seu dia a dia. Conforme a marca chinesa, o sistema estará disponível em breve em mais de cem cidades, cobrindo todas as regiões do Brasil. E essas cidades já são atendidas por oficinas autorizadas e treinadas para assistência, manutenção, garantia e planos de revisão.



POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO

ELÉTRICO MAIS POTENTE



O E-2008 – o SUV compacto 100% elétrico da Peugeot, que chegou ao mercado brasileiro pela primeira vez em 2022 – já ganhou uma versão com visual bem renovado em julho deste ano na Europa e agora desembarca no Brasil com preço de R\$ 269.990, com um *“powertrain”* novo, mais potente e, segundo a marca francesa, mais eficiente. O novo E-2008 teve um aumento de 15% na potência, passando de 136 para 158 cavalos, com torque de 26,4 kgfm, enquanto a capacidade da bateria subiu de 50 para 54 kWh. Os ganhos de desempenho são acompanhados por um incremento da autonomia, chegando a 261 quilômetros pelo PBEV do Inmetro. Seu carregador trifásico de 11 kW (superior ao anterior, de 7,4 kW) permite uma reabastecimento rápido de 80% em 30 minutos em estações de 100 kW. A Peugeot garante que conta no Brasil com 764 carregadores AC e 18 DC disponíveis na rede de recarga da parceira Zletric, nos quais os clientes podem recarregar sem custo. Há ainda carregadores homologados da WEG e da ENEL X à venda nas concessionárias da marca.

“CAVALLINO” DAS RUAS



A Ferrari apresentou na Europa o F80, o carro de rua mais potente da história da Casa de Maranello. O F80 será produzido em uma tiragem limitada de 799 exemplares e se junta à galeria de ícones como o GTO, o F40 e o LaFerrari. Previsto para custar quase US\$ 4 milhões (aproximadamente R\$ 22 milhões), o F80 herda tudo do SF-24, o “*bólide*” pilotado pelo monegasco Charles Leclerc e pelo espanhol Carlos Sainz Jr. no Mundial de Fórmula-1. Desde 1964, a Ferrari lança um supercarro por ano, sempre inspirado em um modelo de pista do momento. Com o F80, a tradição não poderia ser desfeita. Assim, o novo supercarro da Casa de Maranello tem tecnologia híbrida, com um motor

turbo como principal – exatamente como é na Fórmula-1 desde 2014. O F80 une um V6 turbo de cerca de 900 cavalos a dois elétricos para chegar a uma potência total em torno de 1,2 mil cavalos. Os números são aproximados, como na Fórmula-1 atual, pois nenhuma fornecedora de motores revela qual é a potência exata. Também supostas, o maravilhoso F80 tem aceleração de zero a 100 km/h em 2,1 segundos – um carro da Fórmula faz isso em 1,5 segundo – e velocidade máxima de 350 km/h – não é possível conhecer a final de um Fórmula-1 porque não existe uma reta suficientemente grande para se saber tal dado. A transmissão do F80 é exatamente a mesma do SF-24 – uma F1 DCT de dupla embreagem e 8 marchas, com acionamento em borboletas localizadas atrás do volante.

VERSÃO INÉDITA



A Mini do Brasil lança o novo Cooper S com quatro portas. O modelo – antes, existente apenas na configuração de duas portas – está sendo oferecido no mercado brasileiro em duas versões, a Exclusive, com preço de R\$ 249.990, e a Top, a R\$ 279.990. O novo Cooper S utiliza o mesmo motor da variante de duas portas, o 2.0 com tecnologia Mini TwinPower Turbo de 204 cavalos de potência e 30,7 kgfm de torque, associado à transmissão automática Steptronic de 7 marchas e

dupla embreagem. Com esse conjunto, o modelo acelera de zero a 100 km/h em 6,6 segundos e pode chegar a 240 km/h. Sistemas de assistência ao motorista fazem parte da lista de equipamentos de série do novo Cooper S, como o Driving Assistant e o Parking Assistant, que incluem assistente de manutenção de faixa, detecção de ponto cego, prevenção de colisão, controle de direção longitudinal e lateral (para entrar e sair de uma vaga de estacionamento), assistente de reversão e câmera de visão traseira.

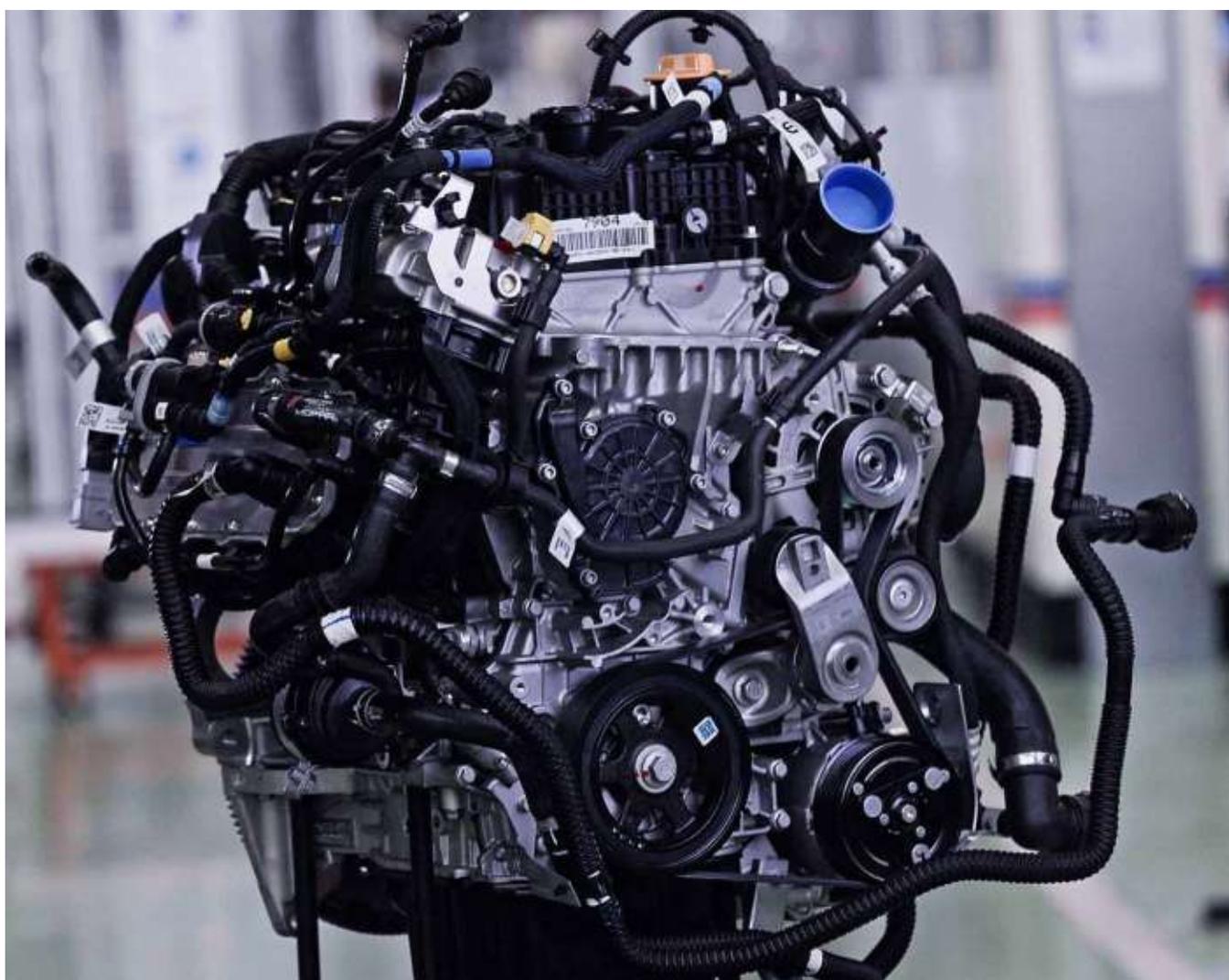
CHEVROLET DE ALUGUEL



Está sendo lançado o programa de assinatura de automóveis da GM Fleet, com abrangência nacional e exclusivo para pessoa jurídica. O programa de modelos da Chevrolet foca principalmente em profissionais liberais, empresas, executivos ou como ferramenta de negócios. Há planos com contratos a partir de um veículo, em uma lista pré-determinada, destacando os recém-lançados 100% elétricos Blazer EV e Equinox EV. Os planos, que podem ser contratados de forma online, são de 12, 24 ou 36 meses com franquias de mil a 3 mil quilômetros por mês, incluindo despesas com documentação, taxas, seguro e manutenção programada. A GM Fleet acrescenta a oferta de serviços de conectividade e segurança do OnStar,

gestão de multas, carro reserva e assistência vinte e quatro horas, além da opção de blindagem certificada com garantia de fábrica. Contratos a partir de duas unidades podem ser compostos pelos outros modelos do atual portfólio da Chevrolet no Brasil (Onix, Tracker, Spin, Montana, Bolt EUV, Trailblazer e S10).

TECNOLOGIA MAIS VERDE



A Stellantis anuncia que o primeiro veículo híbrido-flex no mercado brasileiro será da Fiat. O modelo nacional equipado com a tecnologia Bio-Hybrid, desenvolvida pelo Grupo, já está sendo produzido no Polo Automotivo de Betim (MG) e será lançado no próximo mês – o utilitário esportivo compacto Pulse é o modelo mais cotado para estrear o novo “*powertrain*”. De acordo com a Stellantis, a parceria com as empresas Tech Center, Safety Center, Virtual Center e Development Center tornou possível a criação das tecnologias Bio-Hybrid, que combinam eletrificação com motores movidos a etanol em três níveis. A nova linha de motores também iniciou a fabricação de propulsores bicomcombustível de alta eficiência, baixas emissões e que podem ser associados às tecnologias de hibridização. Ampliada

recentemente, a fábrica de Betim tem agora capacidade de produção de 1,1 milhão de motores por ano. Com o investimento de R\$ 32 bilhões na América do Sul – revelado no início de 2024 –, serão lançados mais de 40 produtos e oito “*powertrains*” nos próximos anos.

ANTIGUIDADE É POSTO



Devido a sua infraestrutura e proximidade com a capital do Estado, o Complexo Dream Car, de São Roque, consolidou-se como um dos locais preferidos para encontros de carros e motos por clubes de colecionadores e de modelos antigos e restaurados de São Paulo e de outras regiões do Brasil. Agora, o Dream Car de São Roque será sede do primeiro “**Encontro de Veículos Antigos do Sudeste**”, previsto para 29 de novembro a 1º de dezembro. Os organizadores esperam por uma presença de 500 automóveis de São Paulo, do Rio de Janeiro, de Espírito Santo e Minas Gerais e de outras regiões brasileiras. A programação inclui coquetéis, jantar, visita ao museu do complexo e premiação aos carros que se destacarem. O primeiro lote de inscrições custa R\$ 690 e o segundo, R\$ 890, valores que dão direito a expor até dois veículos, ao jantar com show para duas pessoas e a dois ingressos para conhecer o acervo do Dream Car Museum. As inscrições podem ser feitas no site bit.ly/encontro-dreamcar-sudeste.

ALEMÃO ENFURECIDO



O sedã superesportivo BMW M3, com mudanças visuais externas e na cabine e mais auxílio à condução, desembarca no Brasil em duas versões, a Competition, com preço de R\$ 858.950, e a Competition Track, a R\$ 961.950. Debaixo do capô, as duas variantes do M3 são equipadas com motor biturbo com tecnologia M Twin Power de seis cilindros em linha, que envia toda sua força para o eixo traseiro por meio da transmissão M Steptronic com Drivelogic. São 510 cavalos a 6.250 rpm e 65,5 kgfm de torque de 2.750 a 5.500 rpm capazes de levar o sedã com alma de superesportivo de zero a 100 km/h em 3,9 segundos e à velocidade final de 290 km/h. No quesito tecnologia embarcada, o novo M3 destaca sistema interativo para facilitar a condução, Driving Assistant Professional, Parking Assistant Plus, assistente de farol alto, faróis BMW Full-Led Adaptativo, M Head-Up Display, carregamento wireless para celulares, BMW Drive Recorder, Active Protection e ar-condicionado de três zonas.

SINAL VERDE

SCANIA REFORÇA A APOSTA NA EFICIÊNCIA ENERGÉTICA PARA A FENATRAN 2024, COM NOVIDADES PARA AS LINHAS SEMIPESADA E PESADA – INCLUSIVE O INÉDITO CAVALO-MECÂNICO ELÉTRICO 30 G 4x2

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO



De janeiro a setembro deste ano, a Scania chegou a 14.048 caminhões comercializados no Brasil e foi a marca que mais cresceu em relação ao mesmo período de 2023, tanto no segmento acima de 16 toneladas (70,5%) quanto na categoria dos pesados (68,5%). Atualmente, no ranking dos dez caminhões mais emplacados da Fenabrave, a marca sueca é a única a ter quatro modelos: os pesados R 450 Plus, R 460, R 540 Plus e 560 R Super. Outro destaque vem do portfólio de combustíveis alternativos – em 2024, a Scania já vendeu 400 veículos movidos a gás e biodiesel, liderando este segmento no Brasil. Para celebrar a boa fase, a fabricante antecipou alguns dos novos caminhões que estarão no seu estande na Fenatran 2024, que será realizada de 4 a 8 de novembro na capital paulista. Estão confirmados o elétrico 30 G 4x2 (o primeiro da marca no Brasil), os pesados G 460 6x2 (movido a gás/biometano), 500 RH 6x4 Super B100 (100% biodiesel) e os semipesados P 280 6x2 (7,0 litros) e P 280 6x4 XT (Light Construction). A Scania anuncia também a incorporação de novos itens de série à linha



rodoviária, incluindo airbags laterais de cortina. Os sistemas avançados de assistência ao condutor (ADAS) terão novas funções e aperfeiçoamentos das já existentes.



O portfólio, que já conta com a eficiência energética apurada das motorizações a diesel Super e dos modelos movidos a biometano, gás natural comprimido (GNC) ou liquefeito (GNL) e biodiesel (B100), ganha nova opção com o lançamento do seu primeiro caminhão elétrico, com um eixo R780 que oferece capacidade máxima de tração (CMT) de 66 toneladas. Terceira geração de BEV (veículo elétrico a bateria) da Scania, o cavalo-mecânico 30 G 4x2 será importado da Suécia, com entregas previstas a partir de janeiro de 2026. Posicionado entre as longarinas do chassi do caminhão, o motor EMC1-4 desenvolve torque de 117 kgfm, com 300 kW (408 cavalos) de potência. O motor elétrico trabalha acoplado a uma transmissão automática de 4 marchas, que tem a função de otimizar a utilização das baterias e

ampliar a autonomia. ***“Sabemos que a jornada da eletrificação tem pela frente etapas importantes de desenvolvimento em várias áreas, especialmente em infraestrutura, por isso, acreditamos na multimodalidade com várias matrizes energéticas alternativas ao diesel. E essa multimodalidade passa pelo gás, pelo biodiesel e pelo elétrico”***, afirma Simone Montagna, presidente e CEO da Scania Operações Comerciais Brasil.



Com vocação urbana e regional, o Scania 30 G será comercializado na Fenatran por R\$ 2,5 milhões – cerca de duas vezes e meia o preço de R\$ 1 milhão cobrado por um caminhão pesado a diesel de capacidade similar. Poderá ser equipado com dois pacotes de baterias de NMC (lítio-níquel-manganês-cobalto) de 208 kWh cada, totalizando 416 kWh, dos quais, 312 kWh são utilizáveis. A autonomia é de aproximadamente 250 quilômetros. Um diferencial está no fato de que as baterias serão modulares, facilitando a distribuição de carga pelo caminhão. O 30 G tem um carregador CCS2, que suporta até 375 kW e 500 A, e capacidade de estar com carga total em cerca de 50 minutos. ***“Neste momento, a nossa visão é que o elétrico atenda às distâncias urbanas e regionais de até 250 quilômetros no hub a hub logístico (produtos mais perecíveis) e na última etapa da entrega da carga (‘last mile’). Já o gás natural e o biometano sejam usados nas rotas de 200 a 600 quilômetros (médias distâncias) e***

o diesel, o GNL e o biodiesel – fomos os pioneiros a ter o caminhão com B100 – sejam utilizados nos trajetos de longas distâncias, acima de 600 quilômetros”, explica Alex Nucci, diretor de Vendas de Soluções da Scania Operações Comerciais Brasil.



Em 2018, a Scania lançou no Brasil seus caminhões movidos a gás natural (comprimido), liquefeito (GNL) e/ou biometano – que pode ser gerado a partir de vinhaça, palha e resíduos do processamento da cana-de-açúcar. Atualmente, há cobertura de gás – os chamados “**corredores azuis**” – por praticamente todo o litoral brasileiro, e a rede de postos está se expandindo para o interior do país e o Centro-Oeste. E o novo G 460 6x2 permitirá atender a todos os segmentos do agro e criar nichos ainda não explorados por caminhões a gás. Na versão GH 460, com cabine alta Highline, chamam a atenção dois novos cilindros de gás, posicionados atrás da cabine, que a engenharia da Scania apelidou de “**conceito mochilão**”. Com os dois cilindros adicionais, o modelo poderá percorrer até 650 quilômetros. O GH 460 pode ser configurado nas configurações 4x2, 6x2 e 6x4. O motor de 13,0 litros desenvolve torque de 234,5 kgfm de mil a 1.300 rpm. O entre-eixos é reduzido a 3,60 metros, que permite o acoplamento a semirreboques de até 15,40 metros, costumeiramente chamados de “**carretas 30-pallets**”, além de aumento na capacidade de gás para até 300 metros cúbicos.



Também para atender à demanda por transporte mais sustentável, a Scania tem opções com o motor a diesel Super movidas a 100% de biodiesel puro (B100). São duas variantes: 500 cavalos com 270 kgfm para o modelo 6x4, recomendado para composições de nove eixos, rodotrem e bitrem, e 460 cavalos com 255 kgfm para o modelo 6x2. Com o uso do biodiesel, a redução chega a 77% nas emissões de CO₂, do poço à roda. Na Fenatran, o modelo B100 exposto será o 500 RH 6x4 Super B100. Os motores foram desenvolvidos e homologados para operar com biodiesel, e todo o sistema, incluindo vedações e elastômeros, foi redesenhado para garantir compatibilidade e durabilidade. O sistema de pós-tratamento foi ajustado ainda para atender aos níveis de emissões exigidos para o uso de biodiesel.



Os semipesados Scania equipados com a cabine P, indicada para operações urbana e regional, já consolidados na configuração 8x2, ganharam novas trações, de 4x2 e de 6x2. Equipado com motor diesel de 7,0 litros e seis cilindros em linha, é disponível em duas potências: 250 cavalos com torque de 112,1 kgfm (4x2) e 280 cavalos com torque de 122,3 kgfm (4x2 e 6x2). Com os maiores torques da categoria, o motor ficou mais leve e econômico. A transmissão G25 automatizada com 14 marchas, mais Overdrive, permite aproveitar melhor a inércia, resultando em economia de combustível. O P 280 6x2 conta com suspensão a ar na traseira, possibilitando ajuste da altura do baú em relação à doca para facilitar o carregamento e descarregamento de mercadorias. A fabricante reduziu ainda o peso da tara do caminhão em 600 quilos, aumentando a capacidade de carga em torno de 7%.



A outra novidade dos semipesados é o P 280 6x4 XT, de 7,0 litros, como seu mais novo veículo na faixa de entrada no segmento fora-de-estrada. O P 280 6x4 XT é vocacionado para atender às

aplicações mais leves do setor da construção civil no trabalho como caçamba de 14 metros cúbicos, munck (também conhecido como guindauto), caçamba roll-on e roll-out (o chamado sistema hidráulico tipo gancho) e bomba de concreto. Seu PBT técnico de 28,5 toneladas é o maior da categoria e sua capacidade máxima de tração (CMT) chega a 150 toneladas. O chassi reforçado com longarinas duplas assegura a robustez necessária para operações mais pesadas, se necessárias, nos canteiros de obras. O P 280 6x4 XT tem capacidade de 28,5 toneladas de peso bruto total (PBT) técnico. O pacote XT proporciona maior robustez para operações fora-de-estrada e inclui grades no farol, retrovisores reforçados e um para-choque de aço de 180 milímetros. A caixa de transmissão é a G25, a mesma utilizada no modelo 460 R Super, de 14 marchas automatizadas, sendo uma Overdrive e uma super-reduzida com relação de 20.8:1, ideal para situações extremas como terrenos instáveis ou arenosos e atoleiros.

Vem pra loja e garanta sua compra!

BLACK FRIDAY



DUNLOP SP320
275/80 R22,5
12x* R\$ **176^{,91}**
SEM JUROS NOS CARTÕES
R\$ 2.122,90
OU R\$ **2.016^{,76}** NO PIX

DUNLOP SP320
295/80 R22,5
12x* R\$ **188^{,27}**
SEM JUROS NOS CARTÕES
R\$ 2.259,20
OU R\$ **2.146^{,24}** NO PIX



DUNLOP SP835
275/80 R22,5
12x* R\$ **187^{,60}**
SEM JUROS NOS CARTÕES
R\$ 2.251,10
OU R\$ **2.138^{,55}** NO PIX

DUNLOP SP835
295/80 R22,5
12x* R\$ **212^{,76}**
SEM JUROS NOS CARTÕES
R\$ 2.553,10
OU R\$ **2.425^{,45}** NO PIX

*SOMENTE NAS LOJAS FÍSICAS

CONDIÇÃO E PREÇO VÁLIDOS ATÉ 31/10/24.
ENQUANTO DURAR O ESTOQUE OU
200 UNIDADES DE CADA MODELO DE PNEU.
FOTOS MERAMENTE ILUSTRATIVAS.

DUNLOP
QUEM TEM, ANDA BEM.

REDE
MANAUS

TRANSPOMAIS

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

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO

COLETIVO CONSCIENTE



No “**Congresso SAE Brasil 2024**”, a Marcopolo apresentou os ônibus Volare Attack 9 híbrido movido a etanol e um Viale a hidrogênio, desenvolvido para um projeto da Universidade Federal de São Paulo (USP). Esta versão do Attack 9 é primeiro micro-ônibus híbrido produzido no Brasil com tecnologia nacional. Segundo a Marcopolo, o modelo é uma solução viável para a descarbonização do transporte, com comercialização prevista para ser iniciada em 2026. O “*powertrain*” elétrico tem tecnologia Range Extender e a recarrega das baterias é feita por um gerador movido por um motor 1.0 turbo de três cilindros flex movido a etanol. O projeto é resultado da parceria da Volare com a Horse e a WEG. A tração nas rodas é gerada por um motor elétrico, com a vantagem de as baterias serem alimentadas por um gerador on-board movido por um propulsor a etanol, podendo chegar a uma autonomia de 450 quilômetros.

DE OLHO NA LOGÍSTICA



A Movecta, empresa paulista de logística, está utilizando Inteligência Artificial e outras tecnologias embarcadas na cabine dos motoristas para tentar zerar os acidentes com caminhões. A iniciativa é parte de um projeto experimental com o objetivo de reduzir ou eliminar as ocorrências no trânsito. Câmeras ajudam a observar e monitorar o comportamento dos motoristas, enquanto o sistema de telemetria e a IA capturam os comportamentos inadequados (falta do cinto de segurança, alimentação, fumar ou usar o celular enquanto dirige), grava alguns segundos, avisa o condutor e encaminha as informações para uma central. ***“A área de segurança da Movecta recebe as informações e busca reeducar a equipe de motoristas, oferecer treinamentos e orientações. O programa ajuda a preservar o condutor e terceiros e diminuir os prejuízos financeiros com acidentes e com a carga que não chega ao destino, impactando positivamente toda uma cadeia produtiva”***, detalha Rogério Fernandes Costa, gerente de Qualidade, Saúde, Segurança e Meio Ambiente da Movecta.

A FORÇA DO RETARDER



Na Volkswagen Caminhões e Ônibus, os pesados da família Meteor 28.480 e 29.530 contam agora com o freio retarder, um sistema auxiliar de frenagem que funciona de maneira independente, diminuindo de forma expressiva o uso e o desgaste dos freios de serviço. Ao ser ativado, o retarder cria resistência hidráulica no eixo de saída da transmissão, aumentando a potência de frenagem e reduzindo a velocidade do veículo de forma suave e controlada. Com seis estágios de acionamento, o sistema atua de forma automática, mas pode também ser gerenciado manualmente por uma alavanca na coluna de direção. Essas características o tornam útil em descidas prolongadas, garantindo eficiência, confiabilidade e segurança com uma potência combinada de até 1.225 cavalos. Do ponto de vista operacional, gera vantagens como menor desgaste de lonas e tambores de freio, melhor aproveitamento das viagens e manutenção mais simples. Os componentes do sistema “*comum*” de freio têm a vida útil preservada e os caminhões ficam menos tempo parados para reparo. Ao reduzir a necessidade de frenagens frequentes, o retarder gera economia de combustível e diminui as emissões, alinhando-se a padrões de sustentabilidade.

NEGÓCIOS NO FRETAMENTO



O maior evento de fretamento do Brasil reuniu líderes, inovadores e profissionais dedicados à transformação e sustentabilidade dos negócios de transporte. O **“Evento Fretamento”**, organizado pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (FRESP), discutiu os mais recentes avanços e práticas em sustentabilidade, explorando como o setor pode reduzir seu impacto ambiental enquanto aprimora as tecnologias para a eficiência operacional. No estande da Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil, o destaque foram as vans de passageiro Sprinter 417 e 517, para 15 e 19 pessoas. ***“O evento proporcionou um espaço para trocas de experiências e ‘networking’, promovendo uma interação para entendermos as demandas do mercado e aprimorarmos nossos processos. Durante essa ação, podemos demonstrar como a Sprinter se adapta às necessidades de transporte de passageiros com soluções que promovem eficiência e conforto para os mais variados públicos”***, afirma Fabio F. Silva, diretor de Vendas Vans da Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil.

A MOTO DA DÉCADA

DUCATI SCRAMBLER 10° ANNIVERSARIO RIZOMA EDITION CELEBRA OS DEZ ANOS DA SCRAMBLER

POR EDMUNDO DANTAS/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO



Depois das Scrambler Icon Dark e Full Throttle, a Ducati pegou embalo. Acaba de apresentar na Itália a Scrambler 10° Anniversario Rizoma Edition, uma moto de edição limitada a 500 unidades numeradas, concebida em parceria com a Rizoma – marca italiana de acessórios premium para motocicletas – para celebrar os dez anos desde que a fabricante de motocicletas de Bolonha decidiu fazer renascer o nome “**Scrambler**”. A proposta foi criar uma moto inconfundível, uma verdadeira escultura cuja tridimensionalidade é reforçada por componentes em tom Metal Rose (um rosa metalizado). A parceria de longa data com a Rizoma contribuiu desde o início do desenvolvimento para dar forma ao modelo de produção. A Scrambler 10° Anniversario Rizoma Edition chegará em março de 2025 às concessionárias europeias. Não se sabe se algum exemplar será comercializado no Brasil.



Elegante e sofisticada, a Scrambler comemorativa se apresenta como uma verdadeira obra de arte – de acordo com a Ducati –, se antecipando às tendências e às linhas do futuro. Cada detalhe proposto pela Rizoma para a nova moto da fábrica de Borgo Panigale, começando pelo acabamento Metal Rose, faz parte de uma visão global em que a força e importância dos acessórios e detalhes cromáticos individuais completam e amplificam a aparência da moto. A pintura, definida pela Rizoma e pelo Centre Stile Ducati, tem como base o equilíbrio cromático entre Stone White, Black e Metal Rose.

O tanque de combustível, o motor, os componentes do chassi e os detalhes como os espelhos e o sistema de escape expressam elegância graças à cor preta, que se torna uma base para destacar os detalhes em Metal Rose – capas, apoios de pé e molduras – e criar um contraste com o Stone White da tampa do tanque e os para-lamas esportivos. A nova moto é mais uma integração da Ducati com o universo da moda. ***“A Rizoma conseguiu a difícil tarefa de reinterpretar a Scrambler, mantendo sua essência. É impressionante o rigor formal, a atenção ao detalhe e a limpeza do tratamento, incluindo a cor, que a Rizoma incorporou ao conceito”***, explica Andrea Ferraresi, diretor de Estratégia e do Centro Stile Ducati.



Classificada como “*post-heritage*” – com interação de elementos tradicionais e inovadores –, a segunda geração da Ducati Scrambler, lançada em 2023, combina um visual contemporâneo com aspectos clássicos, buscando conteúdo técnico para tentar definir os padrões para a categoria. As linhas de estilo clássicas da Ducati Scrambler – faróis, tanque e formato da instrumentação – permanecem intocáveis, refinados no estilo e com conteúdo técnico mais atual, como o painel de instrumentos TFT de 4,3 polegadas. O motor bicilíndrico Desmodue de 73 cavalos de potência é realçado pelas novas tampas da embreagem, do alternador e das correias e pelo escape, deixando o propulsor exposto. A moto comemorativa preserva ainda “*ride-by-wire*”, “*quickshifter*” e modos de condução.





Este é um
dos espaços publicitários
da revista RodaRio

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

RODA**RIO**

SCOOTERS RENOVADAS



A BMW Motorrad apresentou as novas C 400 GT e C 400 X, scooters de média cilindrada, para o mercado europeu. Com foco urbano, a C 400 X se destaca por suas características dinâmicas acentuadas, enquanto a C 400 GT é uma versão Gran Turismo indicada para viagens, com mais conforto. Além de melhorias técnicas, as duas ganharam novos recursos, cores e acessórios. O motor continua sendo o monocilíndrico de 34 cavalos a 7.500 rpm e torque máximo de 3,5 kgfm a 5.750 rpm. A potência é transmitida por meio de uma transmissão CVT continuamente variável e um braço oscilante de alta rigidez torcional. Tanto a C 400 X quanto a C 400 GT são equipadas com o ABS Pro, que evita o travamento das rodas mesmo quando a alavanca do freio é pressionada rapidamente e reduz as mudanças bruscas na força da direção, evitando, assim, a elevação indesejada da moto em uma frenagem de emergência. O controle dinâmico de tração (DTC) e o controle de torque de arrasto do motor (MSR) também são de série. A C 400 X e a C 400 GT trazem agora uma grande tela de TFT de 6,5 polegadas como equipamento de série. Não há definição sobre quando os dois modelos chegarão ao Brasil.

RETOQUES NO VISUAL



A linha 2025 da Yamaha XMax 250 vem com atualização no design, iluminação full-led com faróis em “X” e painel duplo com telas de LCD e de TFT com conectividade via GPS Garmin. O motor permanece o 250 cc, SOHC, quatro válvulas e quatro tempos, com 22,8 cavalos, transmissão tipo CVT, controle de tração e freios ABS. A XMax 250 2025 será oferecida em três cores: Ice Fluo (cinza), X-Black (preto) e Space Blue (azul), todas foscas. A XMax 250 2025 tem preço de lançamento de R\$ 34.990, e chega às concessionárias em dezembro deste ano.

SÓ DUAS DÚZIAS E MEIA



A Aprilia acaba de apresentar na Itália a RSV4 X Ex3ma, uma superbike de edição limitada que celebra os 30 anos do primeiro título mundial conquistado por Max Biaggi na categoria 250 cc. Equipada com tecnologia de ponta, é a primeira do mundo a utilizar aerodinâmica de efeito solo, uma solução patenteada pela Aprilia Racing e exclusiva para o modelo RS-GP, que compete na MotoGP. Seu design inclui uma carenagem em fibra de carbono e uma asa dianteira com 55 centímetros de largura, para gerar cinco vezes mais “*downforce*” (pressão aerodinâmica de cima para baixo) em comparação ao modelo anterior. A moto está equipada com um motor V4 de 1.099 cc, capaz de gerar 230 cavalos e 13,3 kgfm de torque a 11 mil rpm. A RSV4 X Ex3ma pesa somente 165 quilos. O modelo terá uma edição limitada de apenas 30 unidades numeradas, com preço de 80 mil euros (cerca de R\$ 495 mil), mais impostos.

BLACK FRIDAY À INGLESA



A Triumph antecipa sua ação de Black Friday: até 26 de outubro, a montadora promove a “**Black Triumph**”. O modelo Tiger 1200 Rally

Pro estará disponível por R\$ 98.990, uma redução em relação ao preço original, de R\$ 107.990. Para tornar a oferta mais atraente, o cliente pode optar por taxa de zero ou bônus de R\$ 5 mil para utilizar como desejar. Ao adquirir qualquer modelo Triumph acima de 500 cc (exceto a Rocket), o cliente ganhará um bônus de até R\$ 3 mil, que poderá ser utilizado na compra de acessórios e roupas. As condições são válidas em todas as 36 concessionárias da marca no Brasil.

CASCA GROSSA

A CARBON, LÍDER MUNDIAL EM BLINDAGEM DE VEÍCULOS CIVIS, CHEGA AO RIO DE JANEIRO, COM PONTOS DE ATENDIMENTO NA BARRA DA TIJUCA E EM BOTAFOGO

DE REDAÇÃO



A Carbon, empresa paulista fundada em 2015 e que se tornou líder mundial em blindagem de veículos civis, anuncia sua chegada ao Rio de Janeiro com dois novos pontos de atendimento, localizados na Barra da Tijuca e em Botafogo. A chegada da empresa ao Estado atende a uma demanda crescente e fortalece presença da marca em um mercado tradicionalmente forte. As unidades de Botafogo e da Barra serão inauguradas em novembro. Com a unidade na Barra da Tijuca, localizada na Av. das Américas, 6.601, a Carbon ampliará seu serviço de pós-venda, com foco na segurança e no conforto dos clientes.

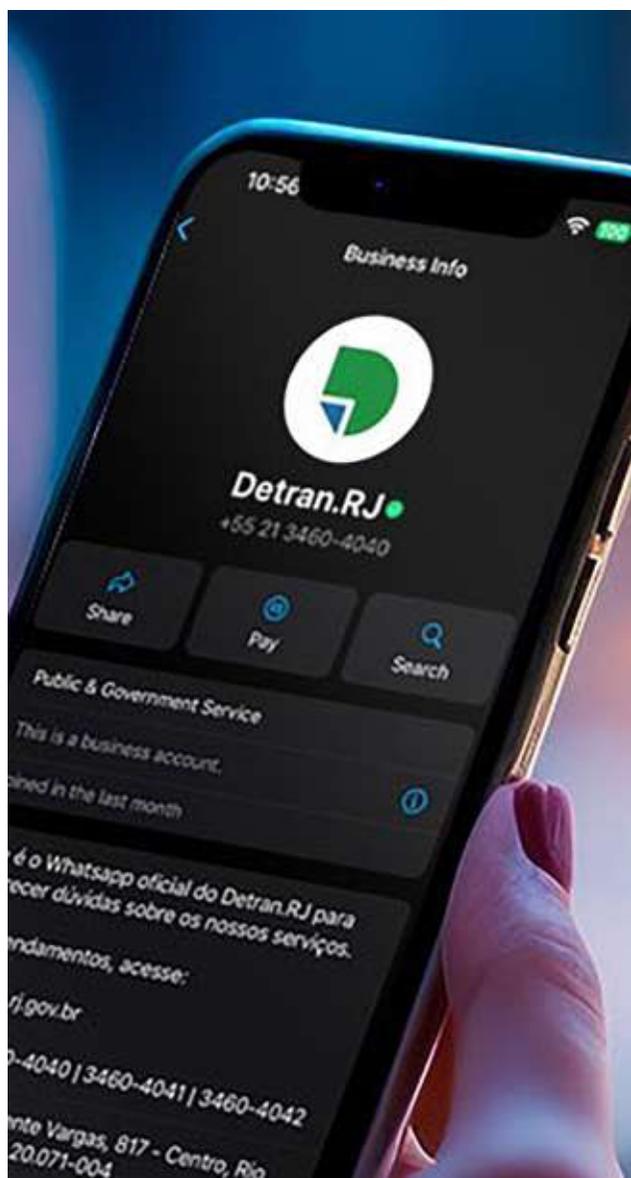
Diferentemente de um showroom tradicional, o local funcionará como uma vitrine de referência, destacando as inovações da empresa no segmento. A unidade contará ainda com uma área de atendimento e espaço dedicado à checagem e ao controle dos veículos antes da entrega. O segundo ponto de atendimento comercial, em Botafogo, na Av. Pasteur, 214, complementa o atendimento da Barra da Tijuca, assegurando mais conveniência e conforto.

Com sede na cidade paulista de Barueri e mais de 23 mil veículos blindados desde sua fundação, a Carbon também exporta para a Europa, o Oriente Médio, a África e as Américas do Norte e Latina. A Carbon é certificada pela Jaguar, Land Rover, Toyota, BYD, GWM e GM e é pioneira na blindagem de veículos eletrificados, sendo a primeira empresa a fazer o serviço em um Tesla Model S, em 2016. A Carbon projeta atingir a marca de 6 mil blindados por ano até 2025. ***“Como carioca, sinto um orgulho especial de poder levar ao Rio de Janeiro, um mercado tão importante para a Carbon, toda a experiência que adquiri em mais de 30 anos empreendendo em São Paulo. Sempre quis trazer nossos produtos para cá, e a inauguração dos novos pontos reforça o compromisso em atender aos clientes do Rio com a mesma qualidade e especialização que nos levaram à liderança no Brasil e no Exterior”***, comemora Lincoln Reis, sócio-fundador e diretor da Carbon.



VIA ZAP

DETRAN/RJ ESCLARECE DÚVIDAS E PRESTA INFORMAÇÕES PELO WHATSAPP



Desde abril deste ano, o Detran/RJ oferece um canal de comunicação com os usuários por WhatsApp. O atendimento pelo aplicativo de mensagens facilita o acesso dos cidadãos do Estado do Rio de Janeiro às informações sobre os principais serviços prestados pelo órgão, tanto no setor de veículos quanto nos de habilitação e identificação civil. O WhatsApp do Detran/RJ pode ser acessado pelo número (21) 3460-4040.

São prestadas informações sobre serviços como licenciamento anual de veículos, transferência de propriedade, obtenção da primeira carteira de habilitação, renovação da CNH, primeira e segundas vias da carteira de identidade, substituição da Permissão para Dirigir pela CNH e sobre o sistema Desmonte-RJ, que dá mais transparência ao comércio de sucatas de veículos e de peças usadas no Estado. O serviço pode ser acessado ainda por um link no canto inferior direito do site do Detran/RJ (www.detran.rj.gov.br). A Drica, atendente virtual do Detran/RJ, pergunta se pode ajudar o usuário em algo mais. Se restarem dúvidas, o usuário passa a conversar com um atendente.

RODA RÍO