

RODA **RIO**



MERCEDES-BENZ SPRINTER GANHA EQUIPAMENTOS E TECNOLOGIAS



TESTE

PEUGEOT 2008 GT



HONDA CG 160 2025

COM NOVIDADES NAS VERSÕES
TITAN, FAN, START E CARGO



O SEDÃ HÍBRIDO PLUG-IN

BMW 330e M SPORT

TRAZ AJUSTES NO ESTILO



A ducentésima décima quarta edição de **RodaRio** traz como **Destaque** um teste do **Peugeot 2008 GT**, a versão com visual esportivo da segunda geração do SUV compacto, lançada em agosto e que passou a ser importada da Argentina. O **Panorama** mostra o **BMW 330e M Sport**, o sedã importado da Alemanha que ganha novidades no design e no sistema híbrido plug-in. O **CarNews** é a

apresentação nacional do renovado **Porsche Panamera**, o sedã de luxo esportivo que chega da Alemanha, apresentado inicialmente nas versões 4 E-Hybrid e 4S E-Hybrid. O **TranspoNews** mostra as novidades na linha **Mercedes-Benz Sprinter**, produzida na Argentina, que inclui vans de passageiros, furgões e chassi-cabine. E o **MotoNews** apresenta a linha 2025 da **Honda CG 160**, produzida no Amazonas, que chega às concessionárias com atualizações técnicas e no design das quatro versões – Titan, Fan, Start e Cargo. A edição traz ainda as notas temáticas de **CarMais**, **MotoMais** e **TranspoMais** e a editoria **Rio**, com temas automotivos cariocas e fluminenses.

Boa leitura!



ÍNDICE

Destaque: teste do Peugeot 2008 GT.....05

Panorama: BMW 330e M Sport no Brasil.....14

CarNews: novo Porsche Panamera chega nas versões 4 E-Hybrid e 4S E-Hybrid.....18

CarMais.....22

TranspoNews: novidades na linha Mercedes-Benz Sprinter.....29

TranspoMais.....33

MotoNews: linha 2025 da Honda CG 160.....37

MotoMais.....42

Rio.....46



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



NAS GARRAS DO ESTILO

COM O MESMO “*POWERTRAIN*” DO RESTANTE DA LINHA PEUGEOT 2008, A VERSÃO GT INVESTE EM DAR UMA ROUPAGEM MAIS ESPORTIVA AO UTILITÁRIO ESPORTIVO COMPACTO

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX

FOTOS: LUIZA KREITLON/AUTOMOTRIX



A segunda geração do Peugeot 2008 chegou no último mês de agosto ao Brasil, como linha 2025. Na Europa, foi apresentada em 2019 e reestilizada em 2023 – quando recebeu o vistoso conjunto óptico com três “*garras*” verticais em leds que funcionam como luzes de circulação diurna (DRL). Com a adoção da plataforma modular CMP, o novo 2008 deixou de ser produzido em Porto Real, no Rio de Janeiro, e passou a vir da fábrica de Palomar, na Argentina. Agora idêntico ao 2008 europeu, desembarca no mercado brasileiro em três versões: Active, com preço de R\$ 124.990, Allure, a R\$ 149.990, e GT, a R\$ 169.990. O 2008 sul-americano aposentou os motores 1.6 EC5 aspirado e THP turbo de origem Peugeot. Agora todas as versões são equipadas com o mesmo motor 1.0 GSE, denominado pela Stellantis como T200 – um tricilíndrico turbo flex com 12 válvulas e injeção direta de combustível que já move variantes dos Fiat Strada, Pulse e Fastback, do Peugeot 208 e os novatos Citroën Basalt e C3 You.



O propulsor 1.0 de três cilindros do Peugeot 2008, o T200 de origem Fiat, segue a atual tendência de “**downsizing**”, na qual se procura obter mais força de conjuntos mais leves. Traz turbocompressor com “**wastegate**” eletrônica, que se ajusta às demandas do acelerador de forma ativa, injeção direta de combustível, bloco 100% em alumínio e um controle mais flexível das válvulas de admissão. Entrega 130 cavalos a 5.750 rotações por minuto abastecido com etanol (125 cavalos com gasolina) e torque de 20,4 kgfm a 1.750 rpm, com os dois tipos de combustível. Na linha 2008, o motor T200 trabalha sempre associado ao câmbio CVT de 7 marchas simuladas e oferece modos “**Automático**”, “**Manual**” e “**Sport**”.

Na “**top**” GT do 2008, não há uma motorização mais forte que justifique as duas letras – “GT” é uma sigla para o termo Gran Turismo, tradicionalmente aplicado para automóveis de alto desempenho. Como o “**powertrain**” é idêntico ao do resto da linha, os designers trataram de agregar adereços mais esportivos. Na frente, além da assinatura luminosa com três garras verticais, chamam a atenção na GT a grade “**bodycolor**” de efeito 3D e o novo logotipo “**Peugeot**” em preto brilhante. Na lateral, destacam-se as rodas de liga leve diamantadas de 17 polegadas, a capota biton em preto, um badge “**GT**” próximo ao retrovisor e

um grafismo dinâmico na coluna “C” (a de trás). Na traseira, as lanternas em leds replicam as três garras, interligadas por uma faixa em preto brilhante, na qual está estampado o **“lettering”** **“Peugeot”**. E o teto solar panorâmico é de série na versão topo de linha.



Por dentro, o destaque da família 2008 é o Peugeot i-Cockpit, que acomoda o motorista com o máximo de comandos posicionados para garantir acesso facilitado a todas as funcionalidades do carro. As versões Active e Allure contam com painel digital 2D, mas para a GT, o sistema adiciona painel digital 3D e tecnologia holográfica. No centro do painel está o sistema de entretenimento Peugeot i-Connect, com uma tela **“touchscreen”** de 10,3 polegadas de alta definição. O multimídia tem ainda seis alto falantes, sendo dois tweeters, quatro entradas USB e espelhamento sem fio para Apple CarPlay e Android Auto. O interior é escurecido e esportivo, reforçado por detalhes cromados em alguns pontos, como nas maçanetas e nos frisos dos difusores de ar. O tablier traz uma faixa que imita a fibra de carbono e os bancos têm revestimento que simula couro com costuras. Pedais esportivos, soleira com inscrição **“Peugeot”** em alumínio, tapetes com bordado **“GT”** e costura verde em detalhes internos e nos painéis de porta reforçam o aspecto de modelo de competição.

As três configurações do novo 2008 trazem de série freios com ABS com distribuição eletrônica de frenagem, programa eletrônico de estabilidade, acendimento automático das luzes de emergência após frenagem brusca, piloto automático e limitador de velocidade, Hill Assist, freio de mão com acionamento elétrico, quatro airbags (dois dianteiros e dois laterais) – na GT, são adicionados dois airbags de cortina. A topo de linha acrescenta o Peugeot Driver Assist – o ADAS da Peugeot –, que reúne dispositivos de auxílio ao motorista, como alerta de ponto cego, alerta de colisão, frenagem de emergência automática, comutação de farol alto, reconhecimento automático de sinalização de velocidade, detector de fadiga e alerta e correção de permanência em faixa. O 2008 GT está disponível somente nas cores perolizada Branco Nacré e as metálicas Preto Perla Nera e Cinza Selenium (a do modelo testado, exclusiva para a GT). As opções branco e cinza encarecem o preço em R\$ 2 mil. A recente renovação do 2008 parece ter sido bem recebida no mercado brasileiro. De janeiro a julho deste ano, o SUV vendia uma média de 109 carros por mês. Em setembro, primeiro mês cheio de comercialização do novo modelo, foram 1.073 emplacamentos.



CONFORTO COM ELEGÂNCIA



O destaque no habitáculo do 2008 GT é o Peugeot i-Cockpit, um equipamento surgido em 2010 no conceito SR-1 e que combina um volante achatado em seções opostas e de diâmetro reduzido com quadro de instrumentos elevado e visível por cima do volante. A central multimídia com tela de 10,3 polegadas é levemente inclinada para o motorista, com espelhamentos sem fio para Apple CarPlay e Android Auto e de boa visualização. É fácil para o motorista encontrar uma boa posição de dirigir, pois o pequeno volante Sport Drive oferece regulagens de altura e de profundidade. A posição de dirigir não é tão elevada quanto a dos outros SUVs. Na versão GT, o quadro de instrumentos é totalmente digital e utiliza a tecnologia 3D i-



Cockpit, que projeta as informações em diferentes “*camadas*” em um belo efeito tridimensional. É possível personalizar e escolher quais informações priorizar.

Apesar do predomínio de plásticos rígidos, o 2008 GT tem um revestimento mais refinado que o do hatch 208. No console central, há um nicho de recarga indutiva de smartphone com tampa e ventilação e duas tomadas USB, uma convencional e outra do tipo C. O freio de estacionamento é elétrico, mas não tem auto hold. O design dos bancos – com costuras brancas e verdes na GT – e a imitação de fibra de carbono no painel reforçam o aspecto esportivo. Botões “**touch**” abaixo das saídas de ar facilitam o acesso ao multimídia e aos comandos da climatização, porém, existe um botão físico de volume do som. O teto solar panorâmico abre de forma elétrica, no entanto, a tela protetora ainda precisa ser fechada ou aberta manualmente. Falta uma saída do ar-condicionado dedicada aos passageiros do banco traseiro.

A dynamic photograph of two SEAT 2008 GT cars racing on a track. The car in the foreground is yellow with various racing livery, including 'DUNLOP', 'COFFEE', and 'CARAVAN CLUB'. The car in the background is red with 'redstone' branding. A large, detailed image of a Dunlop tire is positioned in the bottom left corner. The background features a large yellow wall with the 'DUNLOP' logo.

NA PISTA OU NA ESTRADA. ESCOLHA DUNLOP.

 **DUNLOP**
QUEM TEM, ANDA BEM.

 **REDE MANAUS**

 **CLICK E COMPRE OS PNEUS DUNLOP COM FRETE GRÁTIS**

IMPRESSÕES AO DIRIGIR

ASSIM É, SE LHE PARECE



O Peugeot 2008 GT se mostra um utilitário esportivo compacto versátil, eficiente tanto no uso urbano quanto nos trajetos rodoviários e competitivo dentro da categoria, a mais disputada do mercado. Com seus 999 cm³, o motor turbo disponibiliza 125 cavalos na gasolina e 130 cavalos no etanol, ambos a 5.750 rpm. Já o torque é de 20,4 kgfm a 1.750 rpm. É um conjunto que move sem aparentes dificuldades os 1.300 quilos do SUV. O modelo entrega bom torque em baixas rotações, com giro subindo rápido e o carro arrancando bem. O CVT traz boas respostas, com marchas simuladas altas com relação mais longa, para ajudar na economia de combustível. Quem quer uma direção mais “*na mão*”, pode recorrer ao modo “**Manual**” para acionar as marchas simuladas, com as aletas atrás do volante. Ou até acionar o botão do modo “**Sport**”, acionável por um botão um tanto

escondido no lado esquerdo do painel, que traz trocas mais rápidas e deixa a versão com visual esportivo do 2008 com um comportamento um pouco mais “GT”. A Peugeot avisa que o modelo faz em 10,1 segundos o zero a 100 km/h e atinge 194 km/h de velocidade máxima. Segundo o Inmetro, o consumo fica em 12,3 km/l/8,6 km/l na cidade e 13,7 km/l/9,8 km/l na estrada, com gasolina e etanol, respectivamente.

Nas ruas, o 2008 GT destaca-se pela agilidade nas manobras para escapar do trânsito, enquanto nas rodovias, seu conjunto mecânico entrega força suficiente para proporcionar ultrapassagens seguras e confortáveis. Nas ultrapassagens, o motor “*grita*” um pouco, mas a resposta não tarda. Em curvas de alta velocidade, o 2008 GT mantém a compostura. O acerto de suspensão, bem equilibrado entre conforto e firmeza, não reclama em pisos mais acidentados. O som característico de um tricilíndrico turbo aparece sutilmente na cabine. A altura em relação ao solo de 23 centímetros ajuda a passar tranquilamente em lombadas e eventuais irregularidades no piso. A carroceria inclina pouco em curvas e a direção elétrica é direta. No quesito de assistentes ativos de condução (ADAS), o 2008 GT traz alerta de colisão dianteira com frenagem autônoma de emergência, que monitora o trânsito à frente e pode acionar os freios em caso de risco iminente de acidente. Há também o alerta de ponto cego e o assistente de conservação na faixa, que atua no volante para corrigir a trajetória quando o veículo está prestes a sair da faixa de rolamento sem o uso da seta. Mas falta um controle de cruise adaptativo (ACC), recurso desejável em modelos na faixa de preços de R\$ 170 mil.



FICHA TÉCNICA

PEUGEOT 2008 GT



Motor: dianteiro, transversal, flex, 3 cilindros, 12 válvulas, 999 cm³, turbocompressor, duplo comando de válvulas com variador no escape e MultiAir na admissão e injeção direta

Potência: 125 cavalos (gasolina) / 130 cavalos (etanol) a 5.750 rpm

Torque: 20,4 kgfm a 1.750 rpm (gasolina ou etanol)

Transmissão: automática do tipo CVT com simulação de 7 marchas

Tração: dianteira

Suspensão: MacPherson na dianteira e eixo de torção na traseira

Freios: discos ventilados na frente e sólidos atrás

Rodas e pneus: aro 17 polegadas em liga leve com pneus 215/60

Medidas: 4,31 metros de comprimento, 1,77 metro de largura, 1,54 metro de altura, 2,61 metros de entre-eixos

Peso: 1.300 kg em ordem de marcha

Tanque: 47 litros

Porta-malas: 419 litros

Preço: R\$ 169.990, mais R\$ 2 mil pela cor Cinza Selenium do modelo testado, totalizando R\$ 171.990

PLUGADO NAS TENDÊNCIAS

A BMW TRAZ PARA O BRASIL O RENOVADO HÍBRIDO PLUG-IN 330E M SPORT

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



A BMW continua a renovar a linha do Série 3 – o modelo de maior sucesso comercial da história da marca alemã –, desta vez, com o 330e M Sport, que ganha novidades no design e no sistema híbrido plug-in (pode ser carregado também na tomada). O 330e M Sport “*rejuvenescido*” já está à venda no Brasil, com preço de R\$ 437.950, com oito opções de cores para a carroceria (Branco Alpino, Preto Safira, Branco Mineral, Azul Portimão, Azul Arctic Racing, Cinza Skyscraper, Cinza Brooklyn e Vermelho Fire) e quatro de acabamento interno (Couro Vernasca preto/preto, Couro Vernasca Mocha/preto, Couro Vernasca preto com costura azul e Couro Vernasca Oyster/preto).



Com 4,40 metros de comprimento, 1,82 metro de largura, 1,44 metro de altura, 2,85 metros de distância de entre-eixos e 375 litros de capacidade do porta-malas, o 330e foi apresentado na Alemanha no final da década passada, sendo lançado no Brasil no primeiro semestre de 2020, produzido na fábrica do BMW Group em Munique. Externamente, a maior novidade fica para o design das rodas de 19 polegadas, com desenho aerodinamicamente desenvolvido, exclusivo entre as versões do Série 3. Por dentro, o novo 330e M Sport ganha um novo volante esportivo, com base achatada e marcação central de “**doze horas**”, e novas saídas de ar do painel.

O sistema híbrido plug-in do novo 330e M Sport desenvolve potência combinada de 292 cavalos e torque total de 42,7 kgfm, garantindo aceleração de zero a 100 km/h em 5,8 segundos e velocidade máxima de 230 km/h. O conjunto reúne um propulsor BMW TwinPower Turbo de 2,0 litros e quatro cilindros, com 184 cavalos de 5 mil a 6.500 rotações por minuto e 30,4 kgfm de 1.500 rpm a 4 mil rpm – acoplado ao câmbio automático de 8 marchas –, a um elétrico e uma bateria de íons de lítio de alta voltagem de 19,5 kWh, que entregam potência equivalente a 109 cavalos e 26,5 kgfm. De acordo com o Inmetro, o novo 330e M Sport alcança médias de 20,6 km/l na cidade e 24 km/l na estrada. Em modo 100% elétrico, o modelo é capaz de atingir 61 quilômetros de autonomia. O novo 330e vem acompanhado de um carregador portátil Flexible Fast Charger e um cabo auxiliar azul de 16A para um carregamento de até 11 kW.



O novo 330e M Sport é equipado com faróis full-led adaptativos, sistemas Parking Assistant Plus e Reversing Assist (refaz automaticamente em marcha a ré os últimos 50 metros percorridos pelo veículo), ar-condicionado com controle digital automático de três zonas, BMW Comfort Access 2.0 (destrava e acende luzes de boas-vindas quando o motorista se aproxima do carro e tranca o veículo quando ele se afasta, sem necessidade de encostar na chave, possibilitando ainda a abertura do porta-malas pela aproximação do pé no para-choque traseiro) e o Driving Assistant Professional (assistente de condução inteligente em situações de trânsito lento ou em longos deslocamentos, informando o motorista, por meio de alertas visuais e sonoros, de condições de tráfego cruzado, riscos de colisão traseira, mudanças involuntárias de faixa de rolamento e controle e prevenção de aproximação frontal).



O híbrido plug-in tem o BMW Live Cockpit Professional, com display curvado composto por duas telas, com 12,3 polegadas (painel de instrumentos) e 14,9 polegadas (multimídia), que rodam o novo Sistema Operacional 8 e exibem as informações de maneira atraente e intuitiva, segundo a marca bávara. Há ainda o Assistente Pessoal Inteligente BMW, capaz de executar várias funções no veículo ou explicar o funcionamento de equipamentos, sendo ativado por comando de voz com a frase “***Olá BMW***” ou qualquer outra pré-programada pelo motorista. O modelo pode ainda se conectar com a Amazon Alexa e casas inteligentes e estar apto para receber atualizações remotas de software quando elas estiverem disponíveis.



No quesito conectividade, o novo 330e M Sport conta com chamada de emergência inteligente, aviso de manutenção por telemetria, navegação com informação de trânsito em tempo real, portais de notícias, clima e aplicativos, serviços remotos que podem ser acionados a partir do app My BMW – como trancar e destrancar as portas, buzinar, localizar o veículo e enviar destinos direto ao sistema de navegação. É possível também a utilização de aplicativos de smartphones com preparação para Apple CarPlay e Android Auto.

EM BUSCA DE NOVAS PROPOSTAS

A PORSCHE TRAZ PARA O MERCADO BRASILEIRO DUAS NOVAS VERSÕES DO PANAMERA E-HYBRID

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO



Tão forte quanto o nome, o sedã esportivo com ares de cupê Panamera impactou positivamente o catálogo mundial da Porsche desde seu surgimento, em 2009, tornando-se um dos modelos da marca alemã mais procurados pelos brasileiros. No final do ano passado, a terceira geração do Panamera passou por importantes atualizações na Europa, e agora desembarca no Brasil em duas versões eletrificadas, a 4 E-Hybrid, com preço de R\$ 803 mil, e a 4S E-Hybrid, a R\$ 922 mil, destacando a suspensão ativa Porsche Active Ride, que “*lê*” o asfalto pela frente, adaptando o sistema suspensivo. O novo Panamera mantém as dimensões, com 5,05 metros de comprimento, 1,93 metro de largura, 1,42 metro de altura e 2,95 metros de distância de entre-eixos. Conforme a Porsche, a reformulação da aparência externa do Panamera foi promovida para realçar sua esportividade.



Na frente, uma entrada de ar acima da placa de identificação compensa o aumento da necessidade de captação de ar dos sistemas de propulsão. A dianteira é totalmente nova, com destaque para a entrada de ar central, que ficou mais larga e foi posicionada mais para baixo, com faróis de Led Matrix. O sistema de iluminação de alta resolução – com mais de 32 mil pixels em cada farol e até 600 metros de alcance – está disponível como opcional. A lateral redesenhada reforça o caráter de sedã esportivo de quatro portas. Na parte traseira, as janelas não têm molduras, compondo uma silhueta moderna e ao mesmo atemporal. A nova lanterna tridimensional tem iluminação em dois níveis e novos recortes das extremidades de fora.



O conceito de cockpit Porsche Driver Experience tem elementos de controle digitais e analógicos, com painel de instrumentos encurvado de 12,6 polegadas, enquanto a alavanca seletora de marchas está localizada diretamente à direita do volante. O seletor de modo para os programas de direção (“**Normal**”, “**Sport**” e “**Sport Plus**”) e as alavancas de controle de assistência ficam bem acessíveis para o motorista. O passageiro da frente tem um display opcional só para ele, integrando-o na experiência de condução. Outra tela de 10,9 polegadas exibe dados de desempenho do veículo com direto à customização, permitindo também a operação do sistema de infoentretenimento. Para evitar distrair quem está ao volante, o display do passageiro não pode ser visto pelo motorista. O Apple CarPlay e o Android Auto permitem conexão de dados de smartphone e do veículo para melhorar a usabilidade.



Para gerar uma aceleração poderosa ao Panamera 4, a Porsche combinou um novo sistema E-Hybrid, com um motor a gasolina V6 biturbo de 2,9 litros de 224 kW (304 cavalos) de potência ao elétrico de 140 kW (190 cavalos), integrado de forma eficiente e otimizado em termos de peso ao circuito de refrigeração de óleo da transmissão PDK de 8 marchas. Com uma recuperação de até 88 kW, o motor elétrico contribui para a autonomia dos Panamera E-Hybrid. A potência do sistema combinado é de 346 kW (470 cavalos) e 65,5 kgfm

de torque. Com isso, o Panamera 4 E-Hybrid acelera de zero a 100 km/h em 4,1 segundos e atinge velocidade máxima de 280 km/h.



Já o Panamera 4S E-Hybrid concentra-se mais na dinâmica de condução e na entrega sustentada de potência na faixa superior de rotação. Seu motor de seis cilindros biturbo de 2,9 litros oferece 260 kW (353 cavalos) de potência, com o mesmo elétrico do Panamera 4 E-Hybrid. O sistema combinado do 4S E-Hybrid é de 400 kW (544 cavalos) e 75,5 kgfm, permitindo à versão acelerar de zero a 100 km/h em 3,7 segundos, com velocidade final de 290 km/h. Segundo o Inmetro, autonomia puramente elétrica das duas configurações é de 63



quilômetros. O novo carregador On-Board-AC de 11 kW reduz o tempo de reabastecimento para duas horas e 40 minutos. A Porsche inclui ainda como oferta um carregador, com checagem prévia do domicílio do comprador e a instalação do aparelho. A garantia do Panamera híbrido foi ampliada para quatro anos.

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO

SUVs ESTREIAM TECNOLOGIA



A Stellantis confirmou que os primeiros modelos com a nova tecnologia Bio-Hybrid, com motores híbridos flex, serão os SUVs Fiat Pulse e Fastback, previstos para chegarem ao mercado brasileiro em novembro deste ano. No caso dos dois modelos, a Bio-Hybrid será alicerçada no motor T200 turbo, desenvolvido e produzido no Polo Automotivo de Betim (MG). Tanto o utilitário esportivo Pulse

quanto o SUV-cupê Fastback, os dois compactos, são fabricados em Betim. A tecnologia Bio-Hybrid faz parte do pacote originado pelo investimento de R\$ 32 bilhões da Stellantis na América do Sul, anunciado no começo de 2024. Serão lançados ainda mais de 40 produtos e oito “**powertrains**” nos próximos anos na América do Sul. A Bio-Hybrid é flexível e pode ser integrada a vários modelos da Stellantis, sendo compatível com todas as linhas da empresa na região.

HÍBRIDO LEVE



A nova série do A5 marca o lançamento dos primeiros motores com a nova tecnologia MHEV plus da Audi – um sistema híbrido leve de 48 volts com gerador de trem de força, alternador de partida por correia e bateria de fosfato de ferro-lítio. O novo A5 vem de fábrica com suspensão de aço ajustada dinamicamente como padrão, tendo como opção a suspensão esportiva S (de série no S5). O novo sistema MHEV plus estará disponível nas três opções de motores turbo, a gasolina 2.0 TFSI com 204 cavalos de potência, a diesel 2.0 TDI, com a mesma potência inicial, e o da versão esportiva S5, um 3.0 V6 com 367 cavalos, todos acoplados com câmbio automático de 7 velocidades e dupla embreagem. Os novos A5 serão lançados na Europa no próximo mês, nas variantes sedã, station wagon e esportiva. A opção que virá para o mercado brasileiro é a sedã, com previsão de chegada por aqui em 2026.

Ao GOSTO DO CLIENTE



A série especial Eclipse Cross Motorsports – o primeiro modelo da marca japonesa a contar com a participação dos clientes na escolha do design – está sendo oferecido por R\$ 228.990. Tendo como base a versão topo de linha HPE-S S-AWC, o novo modelo tem tração 4x4 e estilo aventureiro, com carroceria pintada na cor exclusiva cinza Concrete Spot. O uso de acabamentos em preto fosco presentes nos para-choques e nas molduras das caixas de roda criam um contraste para reforçar o espírito off-road da variante. Produzido na fábrica da HPE Automotores em Catalão (GO), o Eclipse Cross Motorsports é equipado com o motor 4B40 MIVEC Turbo de injeção eletrônica direta multiponto semi-sequencial com 165 cavalos de potência e 25,5 kgfm de torque. É combinado à transmissão automática INVECS-III CVT com sistema sequencial Sport Mode com 8 marchas e opção de trocas em “*paddles shifters*” localizados na coluna de direção. A configuração tem rodas de liga leve de 18 polegadas calçadas com pneus ATR 225/55 R18 e pacote de tecnologia MiTEC com vários sistemas inteligentes de segurança ativa e passiva.

FÚRIA SOLTA NAS RUAS



A Porsche está relançando o 911 GT3. O superesportivo de rua e pronto para as pistas reconfigurado traz motor 4.0 boxer aspirado com 375 kW (510 cavalos) de potência e 45,7 kgfm de torque. O pacote Weissach, disponível pela primeira vez no 911 GT3, oferece mais opções de configuração para a competição, enquanto o pacote Touring é destinado para os “*mortais*”. Os novos 911 GT3 com pacote Weissach e Touring serão oferecidos no Brasil. De acordo com a Porsche, preços, especificações e data de abertura das pré-vendas por aqui serão comunicados futuramente. O fato de o novo 911 GT3 ter 375 kW (510 cavalos) significa que cada quilowatt do motor precisa mover apenas 3,8 quilos (a relação com a “*cavalaria*” é de 2,8 kg/cv). Tanto a transmissão de dupla embreagem de 7 marchas (PDK) quanto a manual GT de 6 velocidades têm uma relação final 8% mais curta em comparação com a versão anterior do superesportivo. As duas opções de câmbio estão disponíveis para o 911 GT3 e para o 911 GT3 com pacote Touring. O carro acelera de zero a 100 km/h em 3,4 segundos e atinge uma velocidade máxima de 311 km/h com a PDK. No manual, os números de desempenho são de 3,9 segundos e 313 km/h.

“CARRINHO” ESTICADO



O novo Mini John Cooper Works Countryman ALL4 acaba de chegar ao Brasil, com preço de R\$ 379.990. O motor 2.0 turbo de quatro cilindros rende 317 cavalos de potência e 40,4 kgfm de torque, associado à transmissão automática Steptronic de dupla embreagem e 7 marchas, com “paddles shifters” no volante para trocas sequenciais, e à tração integral ALL4. Com esse conjunto, o John Cooper Works Countryman acelera de zero a 100 km/h em 5,6 segundos e pode chegar a 250 km/h. Segundo a marca inglesa, o design da nova variante é caracterizado pela imponência com uma sensação de aventura, versatilidade e esportividade. O novo John Cooper Works Countryman tem 4,43 metros de comprimento, 2,06 metros de largura (com os retrovisores), 1,65 metro de altura e 2,69 metros de distância de entre-eixos, com 505 litros de capacidade no porta-malas.

LICENÇA PARA ACELERAR



Que o Aston Martin é o carro do James Bond, todo mundo sabe. Agora, a marca – tão britânica quanto o agente 007 – apresenta o DB12 Goldfinger Edition, criado em comemoração aos 60 anos da associação entre a Aston Martin e a franquia de filmes de James Bond. O DB12 especial é empurrado pelo motor 4.0 V8 biturbo da AMG, a divisão esportiva da Mercedes-Benz, com 680 cavalos de potência e 81,6 kgfm de torque, associado ao câmbio automático de 8 marchas e à tração traseira, bem ao gosto do 007. De acordo com a Aston Martin, o carro acelera de zero a 100 km/h em 3,6 segundos e pode atingir 325 km/h, números dignos de competição. O que se tornou uma das parcerias mais notáveis da história do cinema começou com o lançamento de “**007 Contra Goldfinger**”, em 1964, quando o DB5 fez sua estreia nas telas, tornando-se um dos carros mais reconhecidos do mundo e um passo crucial na ilustre gama “**DB**” da marca. O filme marcou também uma das características da franquia, com a música de abertura cantada e não apenas orquestrada, no caso, pela “*dame*” Shirley Bassey. O tema de abertura de “**007 Contra Goldfinger**” deveria ser conhecido e exaltado por todo o cinéfilo que se preze.

RESGATE DA SEDUÇÃO



Dentro do mesmo estilo chamativo e revolucionário apresentado ao mundo em 1992, com a primeira geração do subcompacto Twingo, a Renault mostra agora o conceito Twingo E-Tech 100% elétrico. Mantendo o tamanho do modelo original, o Twingo E-Tech é ao mesmo tempo ágil na cidade e prático, graças à carroceria tipo monovolume e ao teto de vidro fixo, oferecendo aos seus ocupantes uma cabine luminosa e seguindo a filosofia dos “**carros para viver**”. O novo Twingo foi apresentado no retorno do Salão do Automóvel de Paris, este mês, no Porte de Versailles. A quarta geração do Twingo será comercializada a partir de 2026, com a promessa da Renault em oferecer o modelo com um preço inferior a 20 mil euros (pela cotação, pouco mais de R\$ 120 mil). O protótipo do Twingo elétrico tem motor de 60 kW (82 cavalos) de potência, 16,3 kgfm de torque instantâneo, bateria de íons de lítio de 22 kWh e autonomia de 190 quilômetros em percursos mistos e 270 quilômetros na cidade. E tem o “**olhar**” dos faróis idêntico ao do “**carrinho**” original.

DISCRETAS EVOLUÇÕES

MERCEDES-BENZ LANÇA LINHA SPRINTER COM NOVOS EQUIPAMENTOS E TECNOLOGIAS

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



A Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil lança, este mês, a linha Sprinter com novos equipamentos de série. A partir de agora, os modelos da marca disponíveis no mercado brasileiro – Van de Passageiro, Furgão e Truck, de 3,5 a cinco toneladas – passam a contar com funcionalidades adicionais de segurança, assistência de condução, tecnologia e infoentretenimento. Este ano, a marca celebrou 200 mil unidades de vans vendidas no país, considerando a Sprinter e a pioneira MB 180. A linha de veículos comerciais leves da marca está presente no mercado brasileiro há mais de 30 anos. A linha Sprinter com novos equipamentos está disponível em toda a rede de concessionárias em várias configurações, com preços a partir de R\$ 250.730.





No “*powertrain*”, foi mantido o motor OM654, um quatro cilindros 2.0 16V turbodiesel, que entrega 150 cavalos a 3.800 rpm e 34,7 kgfm a 1.500 rpm, sempre acoplado à transmissão mecânica de 6 marchas ZF-6S. Para oferecer mais segurança, a precisão da frenagem do assistente ativo de Frenagem (ABA) para evitar colisão em veículos parados foi melhorada, cobrindo velocidades de até 80 km/h. O equipamento agora apoia o condutor em cruzamentos. Se outro veículo atravessar o caminho da Sprinter em uma velocidade de até 60 km/h, o ABA auxilia o processo de frenagem. Outro recurso adicional é o apoio ao motorista nas curvas em velocidades de até 40 km/h, quando uma colisão com outro veículo é iminente. Em situações perigosas repentinas, a velocidade é reduzida drasticamente para evitar uma colisão, enquanto o ABA calcula a



pressão de freio para o suporte para evitar um acidente. No entanto, os sistemas de assistência a condução auxiliam na redução de acidentes mas não isentam o motorista de sua responsabilidade na condução.

O painel de instrumentos da Sprinter conta agora, como item de série, com o display colorido que fornece informações em uma tela inteiriça de 14 centímetros (5,5 polegadas). Dependendo do equipamento do veículo, todas as informações relevantes podem ser selecionadas no menu do volante multifuncional e exibidas no display, permitindo o controle de funções por meio de teclas centrais. Para os mercados latino-americanos, será fornecido o tacógrafo em sua versão digital para os modelos que a legislação obriga o uso do equipamento. Ele dá informações sobre viagens e uso do veículo, registrando os intervalos de condução, as horas de trabalho, o tempo de permanência à direção e os períodos de descanso do motorista e do acompanhante. A nova versão do equipamento é aplicável para às vans de passageiros, aos furgões vidrados e aos veículos de carga de cinco toneladas. No volante multifuncional, a função de piloto automático “**cruise control**” passa a vir de série. O sensor de chuva identifica situações de mau tempo e regula automaticamente a frequência de limpeza dos para-brisas com velocidade intermitente ativada.



Dependendo do equipamento adquirido, o motorista pode regular, em teclas à direita, o volume dos dispositivos de áudio, o telefone e o sistema multimídia Mercedes-Benz User Experience (MBUX), além de silenciar as

informações, se preferir. As teclas também são usadas para atender e encerrar chamadas, possibilitando ao motorista a operação das funções de forma rápida e intuitiva. A mais recente geração do MBUX de 10,25 polegadas está disponível a partir de agora para toda a linha Sprinter no Brasil. Nessa versão, é oferecido com o assistente de voz “**Olá, Mercedes**”, com opções de personalização abrangentes com até sete perfis e conexão remota sem fio para Apple CarPlay e Android Auto. O sistema possibilita ainda o acesso a músicas online, a atualizações sempre que necessário e fornece reconhecimento de fala relacionado ao assento do motorista e do acompanhante. Em comparação ao anterior, o equipamento apresenta melhor funcionalidade em termos de controle de funções do veículo, mais conforto e compatibilidade com dispositivos móveis. Várias aplicações, como Waze e Google Maps, também podem ser utilizadas diretamente no display MBUX, reduzindo o risco de distração.



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

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTO MOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO

DE GRÃO EM GRÃO



A Rodomaior, empresa sul-matogrossense especializada em transporte de produtos agrícolas, adquiriu 12 unidades do caminhão extrapesado Iveco S-Way. Atualmente, a empresa transporta produtos como açúcar, algodão, soja, milho, farelo, fertilizantes, minério de ferro e calcário. Os caminhões serão usados para o escoamento de grãos das fazendas até os portos e locais de distribuição. O S-Way, que estreou no mercado em 2023, tem sido bastante utilizado para os segmentos agropecuário, alimentício e de cargas refrigeradas. ***“O S-Way é um exemplo do comprometimento da marca com a inovação e a qualidade, que ajudam na conquista de ‘market share’ no competitivo setor de transporte de cargas brasileiro”,*** comemorou George Carloto, gerente Comercial da Iveco.

RIVAIS E SÓCIOS



Conforme foi anunciado em maio, a Daimler Truck (Mercedes-Benz) e o Grupo Volvo assinaram um acordo para estabelecer uma nova joint venture 50/50 para desenvolver uma plataforma definida por software para veículos pesados. Com sede em Gotemburgo, na Suécia, o objetivo da nova empresa é desenvolver um novo sistema operacional, que incluirá software e hardware. A proposta é que o novo sistema operacional seja utilizado por fabricantes de veículos, que poderão usar como base para desenvolver seus próprios recursos diferenciadores de veículos digitais com aplicações *“over the air”* (sem fio). A Daimler Truck e o Grupo Volvo continuarão a ser concorrentes em todas as outras áreas de negócios. ***“A assinatura demonstra nosso compromisso conjunto de liderar a transformação digital da indústria. O software e o hardware da nova joint venture serão cruciais para alcançar níveis sem precedentes de segurança, conforto e eficiência para nossos clientes”,*** afirmou Karin Rådström, CEO da Daimler Truck. ***“Juntos, estamos eliminando a complexidade para permitir que os clientes obtenham níveis mais elevados de conectividade, segurança e eficiência e busquem continuamente um melhor desempenho. É uma resposta revolucionária aos desafios do mundo moderno”,*** complementou Martin Lundstedt, presidente e CEO do Grupo Volvo.

PESADO NA TOMADA



O caminhão extrapesado elétrico E7-80T será a principal atração da XCMG na Fenatran 2024, que será realizada de 4 a 8 de novembro na capital paulista. Com 747 cavalos de potência, torque de 285,7 kgfm e 80 toneladas de capacidade máxima de tração (CMT), o E7-80 é o caminhão elétrico mais potente e de maior capacidade de carga da marca chinesa e será o veículo “**verde**” mais potente comercializado no Brasil. O pacote de baterias de 400 kWh de capacidade garante autonomia de 150 quilômetros quando o caminhão estiver com implemento totalmente carregado. Porém, se estiver atrelado a equipamento com 49 toneladas de carga, a distância percorrida entre as recargas chega a 250 quilômetros. A recarga pode ser feita em carregadores do tipo 2 e tomadas de corrente contínua (DC). A XCMG terá na Fenatran outros caminhões 100% elétricos, incluindo modelos leves, médios e Veículos Urbanos de Carga (VUC). Desde maio de 2023, a XCMG comercializa caminhões no Brasil, incluindo os cavalos-mecânico E7-49T 6x4 e E7-29R 8x4. No Brasil, a marca tem uma linha de montagem em Pouso Alegre (MG).

TURMA LIGADA



A Caio, em parceria com a Eletra, marcou presença no Salão da Mobilidade Elétrica E-Mob, realizado na capital paulista (de 22 a 24 de outubro). O evento reuniu expositores de veículos híbridos e elétricos, fornecedores de serviços e equipamentos, entusiastas do setor e profissionais da imprensa. Com 11,3 metros de comprimento, o E-Bus tem capacidade para até 52 passageiros sentados e uma cadeira de rodas, além de contar com um avançado sistema de eletrificação desenvolvido pela Eletra. ***“Após um ano de operação dos ônibus elétricos Caio em São Paulo, comprovamos que esses modelos são uma solução viável para expandir a mobilidade sustentável. Os veículos já percorreram mais de 4 milhões de quilômetros, resultando na redução de mais de 7 mil toneladas de CO2 emitidas na atmosfera”***, afirmou Eliana Alves, gerente da área de Mobilidade Sustentável do Grupo Caio.

SEGUIR EM FRENTE

MOTOCICLETA MAIS VENDIDA DO BRASIL, A HONDA CG 160 CHEGA À LINHA 2025 COM ATUALIZAÇÕES TÉCNICAS E NO DESIGN DE TODAS AS VERSÕES

POR EDMUNDO DANTAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



A Honda CG foi apresentada aos brasileiros em 1976, quando, a partir da CG 125, foi inaugurada a operação da fábrica da marca japonesa em Manaus, no Amazonas. Especialmente criada para o Brasil, a CG 125 pioneira era, em linhas gerais, uma versão ainda mais robusta da CB 125S, uma motocicleta já comercializada no país, importada do Japão. A motocicleta “***made in Manaus***” conquistou fãs por sua economia, facilidade de manutenção e robustez. Com o passar do tempo, a fama de motocicleta com grande durabilidade trouxe à CG uma posição de liderança nas preferências dos consumidores, tornando-se o veículo a motor mais vendido na história da indústria nacional. A chegada da nova geração, a décima, confirma o constante processo de aperfeiçoamento do modelo no decorrer de quase cinco décadas. A CG 160 2025 chega às concessionárias com atualizações técnicas e no design das quatro versões – Titan, Fan, Start e Cargo.



A “**vitrine**” da linha 2025 das CG é o design, que adota o recurso de encapsular o tanque de combustível, agora com 14 litros, com superfícies plásticas – recurso que proporciona maior liberdade na criação de formas e, ao mesmo tempo, promove redução de custo em conserto em caso de pequenos acidentes. A tecnologia que protege o tanque metálico com superfícies plásticas, já adotada na Sahara, na Tornado e na Bros 2025, na CG tem aletas laterais maiores nas opções Titan e Fan, enquanto na Start e na Cargo, as laterais do conjunto são mais simples. Na estética e na eficiência dinâmica, o destaque é a chegada das rodas de liga leve para toda a família CG. Outra evolução está no painel de instrumentos, que traz indicador de marcha engatada e computador de bordo em todas as versões. Todas as CG 2025 contam com lanterna com leds. Já a Titan e a Fan contam com conjunto óptico em leds também na frente, com novo desenho. As alças traseiras são novas e comuns às Titan, Fan e Start.



A linha CG 2025 permanece com o motor de 160 cc, adequado para atender à norma de emissões determinada pelo Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares – Promot 5. O monocilíndrico de quatro tempos arrefecido a ar com comando único de válvulas no cabeçote (OHC - Overhead Camshaft) atua em balancins roletados e entrega 14,7 cavalos com etanol e 14,4 cavalos com gasolina, sempre a 8 mil rpm. O torque máximo é de 1,43 kgfm com etanol e 1,41 kgfm com gasolina, a 6.750 rpm. A tecnologia FlexOne no sistema de injeção de combustível PGM-FI (Programmed Fuel Injection), que admite o uso de etanol e gasolina em qualquer proporção, está presente na Titan, na Fan e na Cargo. Na Start, o combustível admitido é apenas a gasolina.



O chassi das CG é tipo Diamond de aço. Em termos de pilotagem, a linha 2025 incorpora uma suspensão dianteira mais robusta e precisa, enquanto a traseira tem balança de perfil retangular. A segurança é reforçada pela adoção do disco de freio dianteiro como equipamento de série em todas as versões. A Cargo, a Start e a Fan dispõem do sistema CBS – Combined Brake System –, com disco na dianteira e tambor na traseira, e a Titan traz freio a disco nas duas rodas, com o dianteiro dotado de sistema ABS. Estreiam na linha 2025 as pedaleiras de alumínio do garupa e o quadro de instrumentos, do tipo digital Blackout na Titan e na Fan e com iluminação convencional nas demais opções. Os pneus da Titan são Michelin Pilot Street 2 “*tubeless*” (sem câmara), com medidas de 80/100-18 na dianteira e 100/80-18 atrás. Nas outras configurações, as medidas são as mesmas, mas com pneus Pirelli City Dragon ou Vipal Street ST 600, também sem câmara.

As CG 160 2025 chegam à rede de concessionárias a partir de novembro. A garantia é de três anos, sem limite de quilometragem, mais óleo Pro Honda gratuito em sete revisões (o fornecimento do óleo sem custo é válido a partir da terceira revisão). O intervalo de manutenção é de 6 mil quilômetros ou seis meses após a primeira revisão, que deve ocorrer com mil quilômetros ou seis meses. O preço público sugerido, com base a cidade de São Paulo, não incluindo frete ou seguro, é de R\$ 19.230 para a Titan ABS (disponível nas



cores laranja, vermelho metálico ou preto metálico), de R\$ 17.723 para a Fan CBS (azul perolizado, vermelho perolizado ou preto metálico), de R\$ 16.194 para a Start CBS (prata metálico, vermelho perolizado ou preto) e de R\$ 17.175 para a Cargo CBS: R\$ 17.175 (disponível apenas em branco).



CROSSOVER RENOVADA



A nova Tiger Sport 800 foi lançada na Europa, onde estará disponível nos concessionários a partir de março de 2025, com preço a partir de 13 mil euros (cerca de R\$ 80 mil). A crossover terá quatro opções de cores: Preto Safira, Grafite, Amarelo Cósmico e Azul Caspiano, todas com elementos em Preto Safira. Segundo a marca inglesa, seu motor tricilíndrico de alto desempenho oferece uma resposta instantânea, especialmente na faixa média de rotações, na qual 90% do torque está sempre disponível, garantindo uma entrega de potência suave e linear. O peso de 214 quilos e a suspensão ajustável Showa contribuem para uma manobrabilidade, enquanto os defletores aerodinâmicos garantem proteção contra o vento. O modelo oferece ABS de curva otimizado e controle de tração, além de três modos de condução e um sistema de assistência às mudanças de velocidade. A conectividade Bluetooth e o controle de cruzeiro buscam melhorar a experiência de condução.

MAIS FORTE



A Triumph apresenta no Brasil a nova Rocket 3 Storm, agora mais potente, com avanços em desempenho, torque e tecnologia. Disponível nas configurações R e GT, a motocicleta já pode ser encontrada nas concessionárias da marca inglesa no Brasil, com preços a partir de R\$ 127.990 para a versão R e R\$ 132.990 para a GT. Equipada com um motor tricilíndrico de 2.458 cc, a Rocket 3 Storm ganhou 15 cavalos de potência e passou a ter 182 cavalos a 7 mil rpm. O torque também cresceu, totalizando impressionantes 22,9 kgfm a 4 mil rpm. A aceleração, a resposta e a manobrabilidade vêm das rodas de alumínio fundido de dez raios e dos garfos dianteiros Showa de 47 milímetros.

PRIMEIRO PARA OS EUROPEUS



A linha 2025 da Yamaha MT-07 foi apresentada na Europa. Com visual inspirado na MT-09, o modelo incorpora novas tecnologias e ficou mais leve. O início das vendas está previsto para fevereiro de 2025, mas o preço para o mercado europeu ainda não foi confirmado. O motor bicilíndrico de 690 cc, já adequado às normas Euro 5+ de emissões, passa a contar com a tecnologia “*ride-by-wire*”, com três modos de condução, e rende 73,4 cavalos e 4,8 kgfm de torque. O modelo traz câmbio manual de 6 marchas, controle de cruzeiro e embreagem assistida e deslizante. Na MT-07 2025 europeia, o farol tem estilo “*hi-tech*”, com luzes de leds, incluindo o projetor localizado na parte superior, e piscas redesenhados. O painel conta agora com display de TFT colorido de 5 polegadas com quatro temas customizáveis. A conectividade com o aplicativo MyRide permite fazer chamadas e controlar músicas durante a condução, além de ajustar as configurações via a plataforma YRC (Yamaha Ride Control). O modelo pesa 183 quilos, com uma redução de um quilo em relação à versão anterior. Não há previsão sobre quando a renovada MT-07 estará disponível no Brasil.

EVOLUÇÃO DA EVO



A estradeira KTM 1390 S Evo traz novidades na Europa. O motor LC8 V-Twin evoluiu de 1.301 cc para 1.350 cc e agora produz 172 cavalos com 14 kgfm de torque. O modelo da marca austríaca vem exclusivamente com o novo sistema de transmissão automatizada da KTM controlado eletronicamente, o AMT. O tanque se manteve com 23 litros de capacidade. O display de TFT V80 traz novidades, como o controle de cruzeiro adaptativo (ACC), sistema que consegue parar a moto completamente e voltar a seguir. A tecnologia de comandos de válvulas variados CamShift, que estreou na 1390 Super Duke R Evo, ajuda a baixar as emissões e o consumo. A nova 1390 S Evo vem com suspensão WP semi-ativa de última geração com Pulse Width Module, melhorando a eficiência e a precisão. A previsão para chegar as concessionárias europeias é em fevereiro de 2025. Não há previsão sobre a chegada ao mercado brasileiro.

AJUSTE COLETIVO

OPERAÇÃO “TODOS SÃO PASSAGEIROS E PASSAGEIRAS” RECOLHE 15 ÔNIBUS EM MAGÉ, ITAGUAÍ E DUQUE DE CAXIAS

DE REDAÇÃO



Uma ação do Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (Detro-RJ) recolheu 15 ônibus intermunicipais que rodavam com irregularidades em terminais rodoviários de Magé, Itaguaí e Duque de Caxias, na Região Metropolitana do Rio. Os recolhimentos, realizados pela operação **“Todos são Passageiros e Passageiras”**, foram motivados, principalmente, pelo descumprimento de normas de acessibilidade, como defeito em plataformas para usuários de cadeira de rodas e problemas em sinais de parada. Ao todo, mais de 40 coletivos intermunicipais foram abordados e fiscalizados, resultando na aplicação de 16 autos de infração. Os 15 recolhidos só poderão voltar a prestar serviço de transporte após a irregularidade encontrada ser corrigida e a segurança dos passageiros, garantida. Sete multas foram aplicadas por defeitos em plataformas elevatórias para usuários de cadeira de rodas, quatro por ausência ou defeito em sinais luminosos e sonoros de parada e duas por descumprimento

de gratuidades do Vale Social. Outros três autos de infração foram emitidos por assentos danificados, catracas em desacordo com normas reguladas e uso de selo de autorização para tráfego vencido ou rasurado.

QUESTÃO DE CIDADANIA

ROBERTO CORTES, PRESIDENTE E CEO DA VOLKSWAGEN CAMINHÕES E ÔNIBUS, É O MAIS NOVO CIDADÃO RESENDENSE



O paulistano Roberto Cortes, presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus, recebeu o título honorário de Cidadão Resendense da Câmara Municipal de Resende (RJ) durante cerimônia comemorativa aos 223 anos da cidade, no Teatro da Academia Militar das Agulhas Negras. Cortes, que já havia sido agraciado com a comenda Conde de Resende, tornou-se cidadão de Resende poucas semanas após receber a Medalha Tiradentes pela Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro. ***“Resende é mais do que a cidade da sede da Volkswagen Caminhões e Ônibus: é onde desenvolvemos e produzimos as novidades para clientes de mais de 30 países”***, comemorou Cortes.

RODA **RIO**