

RODA **RIO**



CHEGA A SEXTA GERAÇÃO DA PICAPE MITSUBISHI TRITON

TESTE

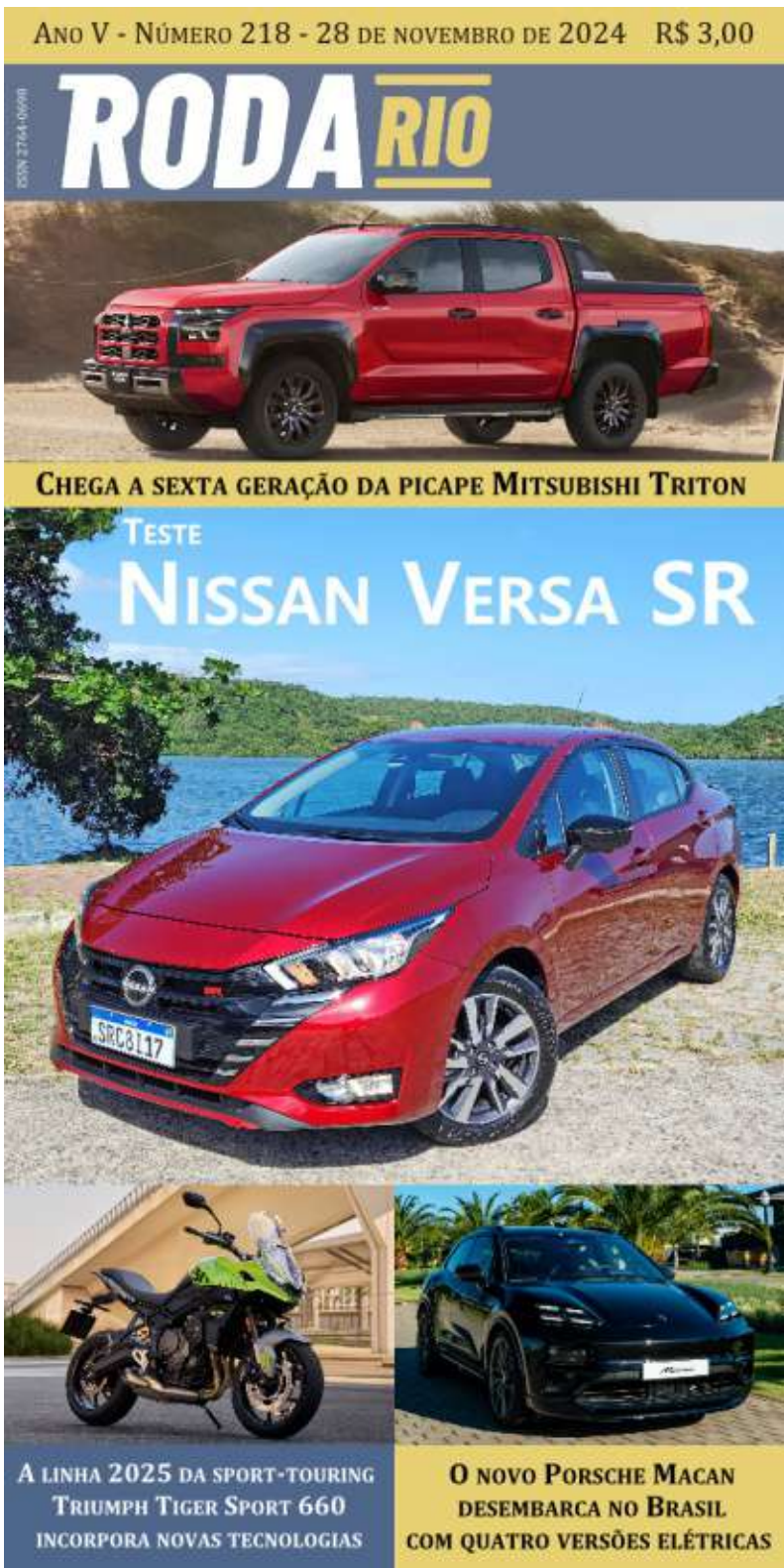
NISSAN VERSA SR



**A LINHA 2025 DA SPORT-TOURING
TRIUMPH TIGER SPORT 660
INCORPORA NOVAS TECNOLOGIAS**



**O NOVO PORSCHE MACAN
DESEMBARCA NO BRASIL
COM QUATRO VERSÕES ELÉTRICAS**



A ducentésima décima oitava edição de **RodaRio** traz como **Destaque** um teste do **Nissan Versa SR**, a versão com visual mais esportivo do sedã compacto importado do México. O **Panorama** mostra a segunda geração do **Porsche Macan**, utilitário esportivo importado da Alemanha que traz novidades nas quatro opções 100% elétricas. O **CarNews** faz a apresentação da

linha 2025 dos **Toyota Hilux e SW4**, a picape média e o utilitário esportivo produzidos na Argentina. O **TranspoNews** revela a **Mitsubishi Triton 2025** – a sexta geração da picape média da marca japonesa, produzida na fábrica da HPE Automotores em Catalão, Goiás, e que abandonou o prenome “**L200**”. O **MotoNews** apresenta a linha 2025 da **Triumph Tiger 660**, a sport-touring de média cilindrada que acaba de ser apresentada na Inglaterra com novidades tecnológicas. 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 Nissan Versa SR.....05

Panorama: segunda geração do Porsche Macan no Brasil.....14

CarNews: linha 2025 dos Toyota Hilux e SW4.....20

CarMais.....25

TranspoNews: Mitsubishi Triton 2025.....32

TranspoMais.....37

MotoNews: linha 2025 da Triumph Tiger 660.....41

MotoMais.....46

Rio.....50



RODA RIO

Uma revista diferente - porque não tem igual!

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

FOTOGRAFIA E TRATAMENTO DE IMAGEM
LUIZA KREITLON

EDITORIAÇÃO
MANUELA RIBEIRO

SERVIÇOS EDITORIAIS
AGÊNCIA AUTOMOTRIX

CURTA A PÁGINA DA REVISTA RODA RIO
NO FACEBOOK, EM
WWW.FACEBOOK.COM/REVISTARODARIO
OU SIGA NO LINKEDIN, EM
WWW.LINKEDIN.COM/COMPANY/RODARIO
CELULAR/WHATSAPP: (21) 996452011
E-MAIL: REVISTA@RODARIO.COM.BR



COM UMA ESTÉTICA MAIS DINÂMICA

POSICIONADA ENTRE A INTERMEDIÁRIA ADVANCE E A DE TOPO EXCLUSIVE, A VERSÃO SR ADOTA UM VISUAL MAIS ESPORTIVO PARA TORNAR O NISSAN VERSA MAIS ATRAENTE

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX

FOTOS: LUIZA KREITLON/AUTOMOTRIX



Desde que o hatch compacto Nissan March deixou de ser produzido no Brasil, em 2020, coube ao sedã compacto Versa ocupar o cargo de “**modelo de entrada**” da marca japonesa no mercado brasileiro. Na prática, tal função é compartilhada com o utilitário esportivo Kicks, o “**best seller**” da marca no Brasil, produzido na fábrica de Resende (RJ), com faixa de preços pouco superior. Em 2024, o Versa obteve 9.753 emplacamentos nos dez primeiros meses do ano, que o deixam como sétimo colocado no ranking nacional de vendas do segmento de sedãs compactos, superado pelos concorrentes Chevrolet Onix Plus (49.013 emplacamentos de janeiro a outubro), Fiat Cronos (34.012), Hyundai HB20S (27.280), Volkswagen Virtus (26.506), Toyota Yaris sedã (19.192) e Honda City sedã (12.798). Ficou na frente apenas do Renault Logan, que deixou de ser produzido no Paraná no fim de outubro após 17 anos em linha, totalizando 4.519 vendas em 2024.

A versão SR (que significa “***Sport Rally***”) do sedã produzido em Aguascalientes, no México – com detalhes esportivos, mas sem alterações no motor 1.6 aspirado – chegou em maio deste ano. Com preço de R\$ 125.190, posiciona-se R\$ 4.700 acima da intermediária Advance e R\$ 13.800 abaixo da “***top***” Exclusive.



A SR preserva as características básicas das demais configurações da linha Versa. Tem 4,50 metros de comprimento, 1,74 metro de largura, 1,47 metro de altura e 2,62 metros entre os eixos, com porta-malas de 482 litros. A plataforma V da linha Versa é de 2012, porém, foi atualizada na geração lançada em 2020 para aceitar recursos de assistência ao motorista (ADAS). O conceito de design do sedã é o V Motion 2.0, sem grandes ousadias, entretanto, contemporâneo e equilibrado. Os volumes bem marcados fazem com que o sedã compacto pareça ser um médio. Sob o capô, o Versa SR traz o mesmo motor 1.6 16V flex de toda a linha do sedã, que rende 113 cavalos a 5.600 rpm e 15,3 kgfm 4 mil giros com etanol, sempre gerenciado por um câmbio X-tronic CVT com 6 marchas simuladas. É o mesmo conjunto mecânico usado pelo Kicks.



Para ter redução de preço de R\$ 13.800 em relação à “**top**” Exclusive, a SR abdica de revestimento em couro sintético nos bancos, assinatura e faróis em leds, ar-condicionado digital, apoio central traseiro, monitor de ponto cego e dos alertas de atenção do motorista e de tráfego cruzado traseiro. Foram mantidos os alertas de colisão com assistente inteligente de frenagem (pode atuar no freio autonomamente) e de objetos esquecidos no banco traseiro. As rodas passam de 17 para 16 polegadas e a central multimídia reduz de 8 para 7 polegadas. A SR traz de série faróis halógenos, seis airbags, chave presencial para travas e ignição por botão Push Start, central multimídia com espelhamento via cabo para Android Auto e Apple CarPlay, controle de cruzeiro, carregador de celular sem fio, câmera 360 graus, vidros com acionamento elétrico nas quatro portas e painel de instrumentos com tela colorida de 7 polegadas.



Ser apenas uma opção mais despojada e mais barata que a Exclusive não bastaria para criar uma nova opção atraente aos consumidores. Para isso, o Versa SR aposta em uma estética mais esportiva e jovial. Tal proposta é explicitada pelos emblemas “SR” na grade frontal e na tampa traseira, carenagens dos retrovisores externos e grade em preto brilhante, rodas de 16 polegadas diamantadas e um elegante spoiler da cor da carroceria na tampa do porta-malas. Internamente, a esportividade é evocada pelas costuras duplas em laranja nos bancos, no console frontal e nos painéis das portas. O acabamento em preto brilhante no painel e a imitação de fibra de carbono nos puxadores das portas reforçam o estilo, assim como o volante revestido em couro sintético e os detalhes em alumínio e cromados no console central, no painel e nas portas.

O custo inicial de R\$ 125.190 do Versa SR vale somente para a carroceria na cor Preto Premium. As outras cores disponíveis – Cinza Grafite, Branco Diamond, Prata Lunar e Vermelho Scarlet (a do modelo testado) – acrescentam R\$ 2 mil à fatura. Há vários opcionais disponíveis para a SR, incluindo sensor de estacionamento dianteiro (R\$ 1.132), iluminação interna (R\$ 519), calha de chuva (R\$ 316), tapete para porta-malas (R\$ 406), tapete de banco traseiro para pets (R\$ 518) e interface sem fio para o multimídia (R\$ 758).



EXPERIÊNCIA A BORDO

BEM DIMENSIONADO



Desde sua estreia em 2011, o Versa sempre foi um sedã compacto reconhecido pelo bom espaço interno, tanto nos bancos da frente quanto atrás, e pelo porta-malas generoso – na atual geração, são 482 litros. A percepção de amplitude é potencializada pelos fartos e eficientes nichos para objetos, como o compartimento sob o apoio de braços entre os bancos. Na frente, os eficientes bancos Zero Gravity apoiam as costas e reforçam o conforto – não cansa após longas horas ao volante. O isolamento acústico é eficiente, apesar do câmbio CVT ser um tanto rumoroso nos giros mais elevados.

O aspecto interior do Versa remete bastante ao do utilitário esportivo Kicks. Na versão SR, traz detalhes que reforçam o estilo mais esportivo. O console frontal e o volante multifuncional – que conta com regulagem de altura e profundidade – são revestidos em couro sintético, enquanto guarnições nas portas simulam fibra de carbono. Costuras e detalhes alaranjados nos bancos revestidos em tecido preto, nas portas e no console reforçam a desejável jovialidade da variante. O



acabamento preserva o bom padrão da linha Versa, com predomínio de plástico rígido mas com texturas agradáveis e encaixes corretos e sem rebarbas. Há tomadas USB para o banco traseiro, no entanto, não há saídas de ar-condicionado específicas para o pessoal de trás.

O painel de instrumentos é parcialmente digital. No multimídia, o destaque é a câmera 360 graus – uma composição das câmeras externas, simulando uma imagem aérea –, recurso usual nos modelos da Nissan que ajuda bastante na hora de estacionar. Contudo, a central multimídia Nissan Connect com display “*touchscreen*” colorido de 7 polegadas não oferece espelhamento de celular wireless, obrigando a se recorrer aos cabos USB (do tipo A), algo que gera uma sensação de anacronismo. Além da tela não ser das maiores, o multimídia parece defasado em relação aos sedãs compactos concorrentes.



TEMPERO INSINUADO



Em um segmento progressivamente dominado por motores turbo de três cilindros, o 1.6 16V de quatro cilindros aspirado com 113 cavalos e 15,3 kgfm do Versa mostra que dá conta de um sedã compacto com 1.139 quilos, embora o câmbio CVT com 6 marchas simuladas, com uma calibração voltada para o rendimento energético, às vezes torne as reações às pressões no pedal do acelerador mais demoradas. Na versão SR, a relação peso/potência é de 10 kg/cv, o zero a 100 km/h fica em 10,7 segundos e a velocidade final em 180 km/h – números que passam longe da esportividade insinuada pela estética do modelo. De fato, as acelerações são progressivas e suaves, tornando o sedã agradável para o uso no trânsito urbano. Mas o CVT eventualmente apresenta aquela característica um tanto incômoda de elevar demais o giro do motor quando o motorista pisa fundo para retomar a velocidade. Com o torque máximo surgindo em 4 mil rpm, isso ocorre com certa frequência.



O fato do motor não ter turbocompressor e de contar com corrente e não com correia no comando de válvulas ajudou a dar fama de confiabilidade e de durabilidade ao conjunto do Versa – algo que, juntamente com os amplos espaços internos e do porta-malas, torna o sedã compacto da Nissan uma das opções preferenciais entre os taxistas e motoristas de aplicativos. Na última avaliação do Programa Brasileiro de Etiquetagem do Inmetro, o consumo urbano com etanol e gasolina do Versa foi de 8,1 e 11,8 km/h e o rodoviário ficou em 10,5 e 15,0 km/l, respectivamente com etanol e gasolina.

A direção elétrica do Versa SR é bem calibrada, oferecendo leveza em baixas velocidades e o peso adequado nas mais altas. Dentro da utilização normal, o conjunto suspensivo controla bem os movimentos da carroceria. Porém, em trechos sinuosos percorridos em velocidades mais elevadas, a suspensão traseira por eixo de torção não se mostra tão precisa. A arquitetura rígida da suspensão traseira funciona bem no asfalto liso, mas não contribui para que eventuais irregularidades do piso sejam filtradas de forma tão eficiente, comprometendo um pouco o conforto em caminhos mal pavimentados – neles, o sedã trepida um pouco mais do desejável.

FICHA TÉCNICA

NISSAN VERSA SR



Motor: gasolina e etanol, dianteiro, transversal, 1.598 cm³, com quatro cilindros em linha, quatro válvulas por cilindro e comando com variação contínua de abertura das válvulas. Acelerador eletrônico e injeção eletrônica multiponto sequencial

Transmissão: continuamente variável

Tração: dianteira. Oferece controle eletrônico de tração de série

Potência: 110/113 cavalos a 5.600 rpm com gasolina/etanol

Torque: 15,2/15,3 kgfm a 4 mil rpm com gasolina/etanol

Suspensão: dianteira independente do tipo MacPherson com barra estabilizadora, traseira por eixo de torção

Pneus: 205/55 R16

Freios: discos ventilados na frente e tambor atrás. ABS com EBD. Oferece assistência de partida em rampa

Carroceria: sedã compacto em monobloco com quatro portas e cinco lugares. Oferece airbags frontais, laterais e de cortina de série

Dimensões: 4,50 metros de comprimento, 1,74 metro de largura, 1,47 metro de altura e 2,62 metros de distância entre-eixos

Peso: 1.139 quilos

Capacidade do porta-malas: 482 litros

Tanque de combustível: 41 litros

Preço da versão: R\$ 125.190. A cor Vermelho Scarlet do modelo testado acrescenta R\$ 2 mil, totalizando R\$ 127.190

PARÂMETROS EM ALTA

O NOVO PORSCHE MACAN 100% ELÉTRICO VEM EM QUATRO VERSÕES, TRÊS EQUIPADAS COM DOIS MOTORES, DESTACANDO A PODEROSA TOPO DE LINHA TURBO

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



A Porsche anuncia a chegada ao Brasil da segunda geração do Macan, com mudanças no visual e quatro versões 100% elétricas, dividindo os espaços nas concessionárias com outras quatro opções a combustão, que continuam sendo comercializadas normalmente no país. O Macan “**verde**” tem um “**powertrain**” completamente novo, além de vários aprimoramentos internos e externos, segundo a marca alemã. As quatro novas variantes do Macan têm preço de R\$ 560 mil na Macan, de R\$ 580 mil na Macan 4, de R\$ 630 mil na Macan 4S e de R\$ 770 mil na Macan Turbo. Todas têm garantia de quatro anos para o veículo e de oito anos para a bateria.



O novo modelo “*de entrada*” da linha para o mundo dos SUVs totalmente elétricos da Porsche torna-se também o primeiro Macan com tração traseira. O propulsor tem potência de 250 kW (340 cavalos). O motor tem um inversor de pulso de 480 amperes com o material semicondutor de alta eficiência carbeto de silício (SiC) utilizado para proporcionar mais eficiência, reduzindo as perdas de comutação no inversor de pulso e permitindo frequências mais altas. Em combinação com o Launch Control, o Macan inicial produz até 265 kW (360 cavalos) de potência com o “*overboost*”, com torque de 56,3 kgfm. Partindo da inércia, atinge 100 km/h em 5,7 segundos, com velocidade máxima de 220 km/h e autonomia de 443 quilômetros.



O Macan 4 adiciona um motor dianteiro síncrono, dotando a configuração com tração integral. O inversor de pulso é de 350 amperes. Dessa maneira, o Macan 4 entrega 387 cavalos ou 408 cavalos no modo “**overboost**”, com controle de largada e 65,4 kgfm de torque. O modelo atinge 100 km/h em 5,2 segundos, com os mesmos 443 quilômetros de autonomia. Já o Macan 4S traz um novo motor no eixo traseiro e um inversor de pulso de 600 amperes. Juntamente com o motor da frente, entrega uma potência do sistema de 330 kW (448 cavalos) com um curto “**overboost**” para chegar a 380 kW (516 cavalos). Com o Launch Control, o torque é de 82,4 kgfm. Os números de desempenho do Macan 4S são de 4,1 segundos para o zero a 100 km/h, velocidade final de 240 km/h e alcance de 438 quilômetros.



No “**topo da montanha**” eletrificada do Macan está a opção Turbo. Para ela, a Porsche equipou o carro exclusivamente com a geração mais recente de motores síncronos montados em ambos os eixos e nada menos de 900 amperes. Em combinação com o Launch Control, o Macan Turbo Electric tem 470 kW (639 cavalos) e um torque absurdo de 113,5 kgfm, com aceleração até os 100 km/h em 3,3 segundos e final de 260 km/h. No “**bólide**”, a autonomia fica em 435 quilômetros.



Os motores elétricos no novo Macan retiram sua energia de uma bateria de íon de lítio acondicionada sob o assoalho do carro, com capacidade de 100 kWh, dos quais até 95 kWh podem ser usados ativamente. A bateria de alta voltagem é um componente central da recém-desenvolvida Premium Platform Electric (PPE), com arquitetura de 800 volts, usada pela Porsche pela primeira vez no novo Macan. A saída de carregamento DC é de até 270 kW. A bateria pode ser carregada de 10% a 80% em 21 minutos em um posto de carregamento rápido adequado. Em postos de 400 volts, um interruptor de alta voltagem na bateria permite o reabastecimento em série, dividindo a bateria de 800 volts em duas. Com isso, o carregamento é de até 135 kW, sem um impulsor de alta voltagem. Com AC de até 11 kW é feito nas residências. Até 240 kW de energia podem ser recuperados por meio dos motores com o carro rodando. A Integrated Power Box também contribui para a eficiência dos novos Macan, ao mesmo tempo em que economiza peso e espaço.



O SUV com estilo cupê ficou preservado na sua essência nos Macan elétricos. A inclinação suave do capô e as asas pronunciadas dão ao utilitário esportivo – com 4,78 metros de comprimento, 1,93 metro de largura e 1,62 metro de altura – uma aparência dinâmica mesmo não estando em movimento. A distância de entre-eixos é de 2,89 metros, 8,6 centímetros mais longa que a do modelo anterior. O novo Macan é equipado com rodas de até 22 polegadas com montagem escalonada de pneus. Os faróis são divididos em duas partes: a unidade de luz de cima plana com DRLs de quatro pontos está incorporada nos para-lamas. O módulo de farol principal em leds está posicionado um pouco mais abaixo, nas extremidades do elétrico.



A Porsche desenvolveu o Macan com foco na dinâmica de condução. Nos Macan 4, 4S e Turbo com tração integral, os dois motores são controlados quase em tempo real por meio da unidade eletrônica de potência. O Porsche Traction Management (ePTM) opera cerca de cinco vezes mais rápido em comparação a um sistema de tração integral convencional e pode responder ao deslizamento de uma das rodas em dez milissegundos. No Macan Turbo Electric, o Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), um bloqueio de diferencial controlado eletronicamente no eixo traseiro, ajuda na tração, na estabilidade de condução e na dinâmica de movimento lateral. Os Macan elétricos têm suspensão a ar com o Porsche Active Suspension Management, controle eletrônico de amortecimento com tecnologia de duas válvulas, herdado do Cayenne e do Panamera. Pela primeira vez, o Macan tem eixo traseiro direcionável opcional, com um ângulo máximo de esterçamento de cinco graus.

O novo Macan 100% elétrico é equipado com conceito de exibição com três telas, incluindo o painel de instrumentos de design curvo de 12,6 polegadas e a tela da central de multimídia de 10,9 polegadas. O passageiro da frente também pode acompanhar informações técnicas do carro, ajustar configurações no sistema de entretenimento ou transmitir conteúdo de vídeo enquanto o carro está em movimento em sua própria tela, de 10,9 polegadas, opcional. O sistema de entretenimento principal do Macan ampliou a integração com o Apple CarPlay e o Android Auto.



AJUSTES PONTUAIS

A TOYOTA HILUX E O UTILITÁRIO ESPORTIVO SW4 APRIMORAM TRATAMENTO CONTRA EMISSÕES E O CÂMBIO AUTOMÁTICO CHEGA ÀS VERSÕES INICIAIS DA PICAPE MÉDIA

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Quando uma montadora lidera em um dos segmentos mais disputados do mercado brasileiro do momento – o de picapes médias, com a Hilux –, vende muito mais do que ela própria projeta em outro – o de SUVs sobre longarinas para a família inteira, com o SW4 –, não se espera por mudanças significativas. Dentro dessa lógica conservadora, a Toyota apresenta a linha 2025 tanto da Hilux quanto do SW4 com novidades pontuais e em aspectos periféricos dos dois modelos, ambos produzidos em Zárate, na Argentina. De janeiro a outubro deste ano, a picape média da Toyota teve 41.623 unidades vendidas no mercado brasileiro, bem à frente da segunda colocada, a Ford Ranger (24.940). Já o SW4 teve 13.937 emplacamentos no mesmo período, com o que seria seu maior concorrente em termos de características de veículo, o Chevrolet Trailblazer, obtendo apenas 1.577 vendas nos dez primeiros meses do ano.



Disponível em todas as configurações da Hilux e do SW4, o motor turbodiesel 2.8 16V tem 204 cavalos de potência e 42,8 kgfm de torque a 3.400 rpm nas versões com câmbio manual da picape. Quando associado à transmissão automática de 6 marchas, o torque sobe para 50,9 kgfm a 2.800 rpm. Para permitir a redução de emissões de poluentes, a Toyota fez atualizações no propulsor da Hilux e do SW4 para se adequar às novas regulamentações do Proconve L8, que entrarão em vigor a partir de janeiro de 2025. Todas as variantes dos dois modelos receberam filtro de partículas diesel (DPF) para reter e tratar resíduos gasosos que seriam emitidos ao ambiente, além do tanque de ureia (Arla 32), aditivo capaz de reduzir as emissões de poluentes como o óxido de nitrogênio (NOx). Para atender aos variados perfis de consumidor, a Hilux recebeu o câmbio automático também nas variantes destinadas ao trabalho, na cabine-chassi e na cabine simples. Essas configurações contemplam ainda uma crescente demanda do segmento de vendas diretas, aquelas feitas pela fabricante com o cliente, sem passar pela concessionária.



Os preços da linha 2025 da Hilux partem de R\$ 228.690 na cabine-chassi MT, de R\$ 238.790 na cabine-chassi AT, de R\$ 236.690 na cabine simples MT, de R\$ 246.890 na cabine simples AT, de R\$ 249.490 na Power Pack MT, de R\$ 259.790 na Power Pack AT, de R\$ 284.390 na SR, de R\$ 294.590 na SRV, de R\$ 328.990 na SRX e de R\$ 339.490 na SRX Plus, todas com câmbio automático. No SW4, a SRX Platinum de cinco lugares custa R\$ 384.190, a SRX Platinum de sete lugares, R\$ 390.590, e a Diamond para sete pessoas, R\$ 437.890.



A partir das configurações SRX dos dois modelos, a Toyota oferece sistema de monitor de visão 360 graus (Panoramic View Monitor – PVM), que dá suporte ao motorista na identificação de movimentos ao redor do veículo, sistema de áudio premium JBL e pacote de segurança ativa Toyota Safety Sense, incluindo sistemas de pré-colisão frontal e de alerta de mudança de faixa e controle de cruzeiro adaptativo (ACC), semelhante ao cruise control. O ACC usa radar de ondas milimétricas montado na grade frontal e câmera projetada a bordo para detectar veículos, calcular sua distância e ajustar a velocidade para ajudar a manter uma distância pré-determinada. A lista de itens de série é complementada com cinto de segurança de três pontos em todos os bancos, com pré-tensor e limitador de força para o do motorista e do passageiro dianteiro, âncoras Isofix e sete airbags, sendo dois frontais, dois laterais, dois de cortina e um de joelhos para o motorista.



A Hilux (a partir da variante SRV) e o SW4 (nas três opções) receberam o sistema Toyota Serviços Conectados, que permite ao proprietário consultar status do veículo, histórico de viagens, lembrete para revisões, indicadores de consumo e diagnóstico de falhas sem custo adicional, pelo aplicativo Toyota App. O proprietário passa a contar com rastreamento e imobilização se o veículo for roubado, alertas remotos de limite de velocidade e acionamento do alarme, monitoramento para acionar o cliente em caso de acidente (e as autoridades se não for possível o contato) e contrato adicional de Wi-Fi para até oito dispositivos. A chegada da linha 2025 da Hilux e do SW4 marca também a estreia do “**Toyota 10**” no Brasil, programa que estende a cobertura de garantia e de serviços para até uma década. Sem custo adicional ao cliente, o benefício é ativado automaticamente nas revisões programadas na rede de concessionárias após o término do período inicial de cinco anos de garantia de fábrica. Essa cobertura é renovável a cada 12 meses ou 10 mil quilômetros e inclui peças de carroceria, sistema de arrefecimento, componentes elétricos e eletrônicos, motor, transmissão e freios.



POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO

DE PIRACICABA PARA OS “HERMANOS”



O Hyundai HB20, produzido exclusivamente na fábrica de Piracicaba (SP) desde 2012, já está sendo embarcado para a Argentina. O hatch compacto já era exportado regularmente para Colômbia, México, Paraguai e Uruguai. O primeiro lote será destinado para a campanha de lançamento na Argentina, enquanto as vendas naquele país se iniciam no próximo mês. O primeiro tipo de carroceria a ser comercializada lá será a hatchback, com motor 1.6 aspirado de 123 cavalos de potência e 15,5 kgfm de torque, com opções de transmissão manual ou automática, ambas de 6 marchas. Como itens de segurança, o HB20 terá seis airbags, freios ABS com EBD, controles eletrônicos de estabilidade e tração, sinalização de frenagem de emergência, assistente de partida em rampa e piloto automático com limitador de velocidade. Algumas variantes contarão ainda com detector de fadiga do motorista e sistema de frenagem autônomo.

CAÇAMBA ESTICADA



Na linha 2025, a picape grande Chevrolet Silverado – produzida no México – ganha a inédita tampa Multi-Flex, que permite ampliar a área e o apoio da carga e facilita o acesso ao compartimento e às operações de carregamento de grandes objetos. A tampa da caçamba pode ser aberta por botão na cabine, na chave presencial ou diretamente na peça. Já o dispositivo articulado, por segurança, só pode ser destravado nele mesmo. A Multi-Flex amplifica o uso tradicional da tampa utilizando apenas a engenhosidade de dobradiças, tendo vantagens como o extensor de carga – para o transporte de determinados objetos que extrapolam a área da caçamba, evitando seu deslizamento para fora do veículo –, o degrau de acesso – com a estrutura suportando até 170 quilos, com corrimão basculante – e mesa auxiliar – a parte central da tampa também pode ser erguida, criando um suporte plano tipo bancada para apoio de laptops, ferramentas e bebidas. Para o Brasil, a Silverado é ofertada somente na versão topo de linha High Country, com motor 5.3 V8 a gasolina com 360 cavalos de potência e 52,9 kgfm de torque, acoplado ao câmbio automático de 10 marchas e à tração 4x4. O preço parte de R\$ 548.090.

SEM ESTRELAS



O Programa de Avaliação de Veículos Novos para a América Latina e o Caribe, o Latin NCAP, apresentou a quarta rodada de resultados de 2024 com um decepcionante “**zero estrela**” para o Citroën Aircross – lançado em novembro do ano passado, produzido em Porto Real (RJ). De acordo com o órgão independente, o Aircross oferece apenas dois airbags e controle eletrônico de estabilidade (ESC) como equipamento padrão, obtendo nos testes 33,01% para ocupante adulto, 11,37% para ocupante infantil, 49,57% em proteção de pedestres e usuários vulneráveis na estrada e 34,88% em assistência à segurança. O veículo foi testado em impacto frontal e lateral, chicotada cervical (“**whiplash**”), proteção para pedestres e ESC. O teste de impacto lateral em poste não foi feito, mas o carro recebeu zero ponto devido à falta de proteção lateral para a cabeça nas duas fileiras de bancos, que nem sequer é oferecida como opcional. Para o Latin NCAP, a Citroën não informou sobre planos para atualizar os dispositivos de segurança do Aircross. O órgão revelou ainda que o lembrete de cinto de segurança não cumpre com os requisitos exigido nos testes. O Aircross não oferece sistemas de suporte de pista e frenagem autônoma de emergência nem como opcionais.

RELEITURA DO TRADICIONAL



A versão inédita Cooper S Sport está desembarcando no Brasil, com preço de R\$ 285.990. Debaixo do capô, o novo modelo britânico é equipado com o mesmo motor das demais configurações a combustão, o 2.0 turbo de 204 cavalos de potência e 30,5 kgfm de torque, associado à transmissão automática Steptronic de 7 marchas e dupla embreagem. Com isso, o “**carrinho**” acelera de zero a 100 km/h em 6,6 segundos e pode chegar a 240 km/h. Assim como nas outras variantes do Cooper S, todas as funções de condução mais importantes, como o freio de estacionamento, o seletor de marcha, a ignição, os modos de condução e o controle do sistema de áudio são acessíveis em uma barra de controle posicionada logo abaixo da tela OLED, abrindo espaço no console central, que passa a abrigar o novo Wireless Charging Shelf com carregamento sem fio de smartphones. O enorme display redondo de 24 centímetros de diâmetro, posicionado ao centro no painel, é uma releitura dos modelos da Mini. A tela OLED, que abriga a central de multimídia, tem alta resolução e é a mesma tecnologia utilizada nos smartphones mais modernos.

A VIDA DA BORRACHA



Os pneus são um dos componentes mais importantes do veículo, sendo a única parte que entra em contato direto com o chão. Assim, mantê-los em boas condições garante segurança e contribui para o desempenho, a economia de combustível e sua durabilidade.

– **Pressão** – Pneus com pressão inadequada podem ter desgaste irregular, aumentam o consumo de combustível e prejudicam a estabilidade do veículo. A pressão dos pneus deve ser verificada a cada 15 dias e antes de viagens longas, incluindo o estepe, e sempre com os pneus frios. A pressão ideal de cada carro pode ser encontrada no manual do veículo ou em uma etiqueta localizada na lateral da porta do motorista.

– **Balanceamento e alinhamento** – São serviços que garantem o bom funcionamento do sistema de suspensão e da direção do veículo, além de contribuir para a vida útil dos pneus.

– **Rodízio** – *“O rodízio consiste em trocar a posição dos pneus para que o desgaste seja mais uniforme. Os da frente tendem a se desgastar mais rápido, especialmente em carros com tração dianteira (a maioria no Brasil). O mais indicado é que se faça o rodízio a cada 10 mil quilômetros ou conforme as recomendações do manual do veículo. Esse intervalo pode variar de acordo com o tipo de veículo e os pneus utilizados”*, recomenda Hugo Mendonça, gerente-técnico da Mecanizou, startup que conecta oficinas a fornecedores de peças automotivas.

NOS ENGARRAFAMENTOS DE OUTRORA



O primeiro Encontro de Veículos Antigos do Sudeste será realizado de 29 de novembro a 1º de dezembro em São Roque (SP). O público poderá conferir gratuitamente modelos raros expostos no kartódromo do Complexo Dream Car, distante 60 quilômetros da capital paulista. A programação inclui coquetéis, jantar, visita ao museu e premiação dos carros que se destacarem. O primeiro lote de inscrições já se esgotou. Com isso, a organização do evento abriu um segundo lote, por R\$ 890, valor que dá direito a expor até dois veículos, a jantar com show para duas pessoas e a dois ingressos para conhecer o acervo do Dream Car Museum. Depois de conferirem os modelos expostos no Encontro de Veículos Antigos do Sudeste, os visitantes poderão apreciar o acervo do museu, que conta atualmente com 165 exemplares, sendo 105 automóveis, 20 motos e 40 bicicletas. Enquanto as crianças têm direito à utilização de parque temático, os adultos podem experimentar modelos da Ferrari, da Porsche e do Camaro, na chamada **“Volta dos Sonhos”**. Inscrições e informações adicionais podem ser obtidas pelo WhatsApp (11) 3090-9147 ou pelo link www.encontro.dreamcarmuseu.com.br/sudeste.

EM NOME DA MOBILIDADE



O subcompacto Fiat Mobi surgiu em 2016, desenvolvido e produzido em Betim (MG) para ser concorrente direto do Volkswagen Up, com dimensões semelhantes e tampa do porta-malas de vidro, a exemplo do modelo da marca alemã vendido na Europa. No Brasil, o Up não tinha a tal porta traseira de vidro. Agora, o Mobi completa 600 mil unidades produzidas desde sua estreia. Este ano, o subcompacto da Fiat emplacou 56.175 veículos de janeiro a outubro, ocupando a sétima posição entre os carros de passeio. O nome do pequeno modelo é uma referência à mobilidade urbana e a sua capacidade de se locomover com mais facilidade no trânsito agitado das grandes cidades. As versões do Mobi 2025 são a Like, com preço de R\$ 74.990, e a Trekking, a 77.990, esta com estilo aventureiro. As duas compartilham o motor 1.0 Fire bicom bustível aspirado de 71 cavalos de potência abastecido com gasolina e 74 cavalos com etanol e 9,1 kgfm e 9,5 kgfm de torque, respectivamente, acoplado ao câmbio manual de 5 marchas.

EM BUSCA DO TEMPO PERDIDO

UM ANO E MEIO DEPOIS DA APRESENTAÇÃO INTERNACIONAL, A MITSUBISHI MOTOR FINALMENTE APRESENTA NO BRASIL A NOVA GERAÇÃO DA PICAPE TRITON

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



A sexta e mais atual geração da linha de picapes Mitsubishi Triton, que foi lançada mundialmente na Tailândia em julho de 2023, acaba de ser apresentada ao mercado brasileiro. Produzida na fábrica da HPE Automotores em Catalão (GO) em seis versões, a picape estará disponível para pré-venda a partir de dezembro nas 128 concessionárias da marca japonesa no Brasil, com as primeiras unidades devendo chegar às lojas a partir de janeiro de 2025. Na nova geração da picape média, a Mitsubishi abandonou o prenome L200 e, a partir de agora, o modelo passa a ser chamado apenas de Triton. A linha de picapes é, atualmente, responsável por 48% das vendas da gama da Mitsubishi Motors disponível no Brasil. Nos dez primeiros meses de 2024, a L200 Triton vendeu 9.096 unidades – distante das três primeiras colocadas do segmento, a Toyota Hilux (41.631 emplacamentos), a Ford Ranger (24.943) e a Chevrolet S10 (21.773). Em outubro, a Triton emplacou 784 unidades e caiu para a sexta posição no ranking, ao ser ultrapassada também pela Volkswagen Amarok (1.141) e pela novata Fiat Titano (795). A chegada da sexta geração da Triton ao mercado nacional pode ajudar a recuperar a competitividade dentro do concorrido segmento de picapes médias 4x4 a diesel – em 2022, a Triton era a terceira mais vendida do país.



Toda a linha da sexta geração da Triton é equipada com o novo motor a diesel 4N16 Super High Power de dupla turbina e 2,4 litros, que rende 205 cavalos de potência e 47,9 kgfm de torque. O propulsor tem duplo comando de válvulas no cabeçote (DOHC), transmissão por corrente QPM, sistema de alimentação de alta pressão e injeção direta de combustível. Exceto pela versão manual GL MT, trabalha aliado ao sistema de transmissão automático de 6 velocidades com calibração adaptativa Invecs-II. O sistema de SCR (ureia), integrado ao pós-tratamento, tem tanque de 17 litros. Exclusivas para venda direta, a variante GL MT (com câmbio manual) custa R\$ 249.990, enquanto a automática GL AT sai por R\$ 259.990. Dentre as configurações oferecidas nas concessionárias, a inicial é a GLS (R\$ 265.990), seguida pela HPE (R\$ 284.990) e pela HPE-S (R\$ 314.990). A top de linha é a Katana, cujo nome remete à espada usada pelos samurais e que tem acabamento escuro em vários itens, com preço de R\$ 329.990. Por R\$ 15 mil a menos, a HPE-S oferece os mesmos equipamentos da Katana, mas com uma aparência mais clássica e acabamentos em cinza e cromado. Todas as opções da Triton contam com cinco anos ou 100 mil quilômetros de garantia de fábrica.



Com base no conceito “**Mega Chassis**”, a plataforma da nova Triton é, conforme a Mitsubishi Motors, mais leve e resistente, com 60% a mais de rigidez flexional e 40% de rigidez torcional em relação à geração anterior. A nova estrutura da picape é maior em comparação à Triton anterior, com 13 centímetros a mais na distância de entre-eixos, dois centímetros a mais de comprimento e cinco centímetros a mais de largura. A suspensão dianteira utiliza o sistema de duplos braços sobrepostos (“**Double Wishbone**”), enquanto a suspensão traseira usa um conjunto de feixe de molas. O curso de suspensão também ficou dois centímetros mais longo. A nova Triton oferece sete opções de modo de direção – “**Normal**”, “**Eco**”, “**Gravel**” (cascalho), “**Snow**” (neve), “**Mud**” (lama), “**Sand**” (areia) e “**Rock**” (pedra) –, que ajustam a tração e a performance de acordo com o piso. (O sistema Super Select 4WD-II (SS4-II) oferece ao motorista quatro modos de operação – “**2H**”, “**4H**”, “**4HLc**” e “**4LLc**”.





A carroceria que estreia na sexta geração da Triton tem como base o conceito de design “**Modo Beast**”. A grade frontal dividida em três partes é maior e mais larga, assim como o para-choque dianteiro, que traz o conceito “**Dynamic Shield**” com acabamento em preto brilhante, em cromado ou na cor da carroceria, dependendo da versão. O conjunto óptico tem DRLs em leds bem afilados com assinatura em “**L**”. Logo abaixo, encontram-se as luzes de seta, o farol alto e auxiliares de neblina. A Katana tem acabamentos em preto metálico, como no “**skidplate**”, nas maçanetas, nos retrovisores, nas molduras dos faróis de neblina, na moldura da tampa da caçamba, no para-choque traseiro e no rack. As rodas de aro 18 tem acabamento em preto. Nas demais variantes, os mesmos acabamentos são em cromado ou na cor da carroceria. A lateral da picape pode ser equipada – dependendo da configuração – com estribos. Na parte traseira, as saliências laterais do para-choques podem servir como plataforma de acesso à caçamba quando a tampa estiver aberta. A caçamba tem revestimento antiderrapante e anti-riscos X-Liner em todas as versões. As lanternas com assinatura de leds tem forma de “**T**”. A Katana é equipada ainda com santantônio estilizado em preto metálico com detalhe em Dark Titanium.





O interior da nova Triton foi projetado sob o conceito de “*eixo horizontal*”, ou seja, uma linha vai do centro do volante até o final do painel central, com os comandos alinhados. Os comandos mesclam o uso de telas sensíveis ao toque com botões e mostradores físicos. Os mostradores de velocidade, temperatura, nível de combustível e tacômetro são físicos, enquanto todas as demais informações são mostradas em um painel de 7 polegadas. O volante multifuncional de três raios é menor em relação à geração anterior e oferece ajustes de altura e de profundidade. O novo sistema de entretenimento tem tela sensível ao toque de 9 polegadas e é compatível com Android Auto e Apple CarPlay. As variantes HPE, HPE-S e Katana oferecem carregamento de celular sem fio, saídas auxiliares USB-A e USB-C, tanto para a fileira da frente quanto para a de trás, e tomadas de 12V nos consoles centrais na frente e atrás. O sistema de ar-condicionado tem saídas também no teto.

Última semana! Corre pra loja!

BLACK FRIDAY

**PNEUS DE CARGA DUNLOP
EM 12X* SEM JUROS!
APROVEITE OS ÚLTIMOS DIAS!**



*SOMENTE NAS LOJAS FÍSICAS

DUNLOP
QUEM TEM, ANDA BEM.

REDE
MANAUS

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

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTO MOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO

RENOVAÇÃO NAS ALTEROSAS



A Mercedes-Benz fez a venda de 480 chassis de ônibus, entre modelos das linhas OF e O-500, que serão distribuídos para 30 empresas dos sete consórcios da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Isso representa 80% do total de 600 novos ônibus adquiridos para renovação da frota na capital mineira. De acordo com o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Metropolitano (Sintram), essas 600 unidades representam uma renovação de 25% da frota atual de 2,4 mil ônibus da Região Metropolitana de Belo Horizonte. As empresas concessionárias completarão o processo de renovação com a aquisição de mais 250 ônibus em 2025. ***“Estamos muito satisfeitos e orgulhosos de novamente ver nossa marca presente na renovação de frota de uma região metropolitana tão importante e referência pelo expressivo volume de passageiros. Mercado, aliás, no qual temos grande participação em vendas e ‘market share’”, comemora Walter Barbosa, vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.***

TESTADOS E APROVADOS



A Volvo foi a única marca a conquistar cinco estrelas no programa europeu de testes de segurança rodoviária Euro NCAP, que avaliou pela primeira vez a segurança de caminhões pesados. Os modelos testados foram o FH e o FM, que receberam a classificação máxima na comparação com veículos de outras marcas. Foram avaliados no teste o monitoramento dos ocupantes, a visão (direta e indireta) e as assistências ao veículo, a prevenção de colisões frontais (carro, pedestre e ciclista), as manobras em baixa velocidade e colisões de saída de faixa e as informações de resgate pós-acidente. A classificação de cinco estrelas do Euro NCAP significa que a Volvo demonstrou bom desempenho em critérios como suporte ao motorista e prevenção de colisões. Outro destaque foi o atendimento dos modelos Volvo aos critérios ***“City Safe”***, que avaliam a segurança no trânsito urbano, graças à boa visibilidade e ao desempenho dos sistemas de segurança ativa dos veículos da marca sueca. ***“A segurança é um valor fundamental para a Volvo. É um pilar em nosso legado, que nos guia desde a fundação da empresa há quase um século. A cada novo lançamento, estamos tornando nossos caminhões progressivamente mais seguros”***, orgulha-se Roger Alm, presidente da Volvo Trucks.

PARA RODAR COM BIOMETANO



A Volkswagen Caminhões e Ônibus está desenvolvendo um Constellation 26.280 movido a biometano. Segundo a fabricante, o caminhão conta com a maior capacidade de armazenamento em seu segmento de aplicação, motorização mais potente e potencial para redução de 90% das emissões de CO₂. Os primeiros testes em operação real do veículo serão (sem este 'realizados') feitos por clientes a partir de 2025. O veículo é equipado com tanques de aço-carbono que somam 240 metros cúbicos (960 litros) de capacidade de armazenamento, a maior do seu segmento, permitindo a cobertura de longas distâncias sem a necessidade de reabastecimento frequente, com uma autonomia de até 300 quilômetros. A economia com combustível gerada pela produção própria de biometano possibilita um custo operacional mais baixo. O Constellation 26.280 traz transmissão totalmente automática e motor ciclo Otto de 280 cavalos de potência e 112 kgfm de torque, similares à versão a diesel. O motor a biometano traz também redução nos níveis de ruído.

NOS PONTOS DE GUARULHOS



A Caio, encarroçadora paulista líder na produção de ônibus urbanos, entregou dez unidades do Apache Vip V para a TipBus Transportes, que atuarão na região de Guarulhos (SP). Os veículos foram fabricados conforme as exigências da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU – SP) e seguem o padrão de pintura característico das operadoras da Região Metropolitana da cidade de São Paulo. Encarroçados sobre chassi Volkswagen 17-260, com 12,7 metros de comprimento e tecnologia Euro 6, os modelos adquiridos têm três portas à direita da carroceria, permitindo embarque dianteiro e capacidade para 37 passageiros sentados e 39 em pé. O salão interno traz poltronas totalmente estofadas e ar-condicionado.



PELO PRAZER DE PILOTAR

APRESENTADA NA INGLATERRA, A LINHA 2025 DA TRIUMPH TIGER SPORT 660 INCORPORA NOVAS TECNOLOGIAS

POR EDMUNDO DANTAS/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO



A Triumph Tiger Sport 660 apresentou na Inglaterra a sua linha 2025. A sport-touring de média cilindrada da marca britânica não tem mudanças expressivas no design ou na mecânica, mas investe em inovações que prometem melhorar a experiência de condução e entregar mais diversão para quem pilota. O modelo recebeu também uma nova gama de cores, sendo que um dos destaques é a nova opção verde metálico. A Tiger Sport 660 2025 chegará às lojas inglesas por 8.995 libras esterlinas, cerca de R\$ 65 mil em conversão direta. No Brasil, o preço da linha 2025 não está definido, mas versão atual da Tiger Sport 660 é oferecida no site da Triumph por R\$ 56.990 – é a motocicleta mais acessível na família Tiger. Ela é montada na fábrica da marca em Manaus, no Amazonas, que atualmente é responsável por 95% das vendas da Triumph no país.



Uma das novidades da linha 2025 da moto da Tiger Sport 660 é o novo sistema “*quickshifter*” de série, chamado de Triumph Shift Assist. O sistema, que antes era opcional, permite trocas de marchas sem uso da embreagem para cima e para baixo. O objetivo do recurso é aprimorar a maneira como os motociclistas desfrutam da pilotagem ao disponibilizar transições mais suaves entre as marchas. Além dos já conhecidos modos “**Road**” e “**Rain**”, a linha 2025 da Tiger Sport 660 acrescenta um novo modo de pilotagem, o “**Sport**”. Nele, segundo a fabricante, o piloto pode experimentar até 90% do torque em qualquer faixa de rotação, para obter performances mais agressivas. Os já existentes controles de tração e ABS passam a contar com um sensor inercial para otimização em curvas.



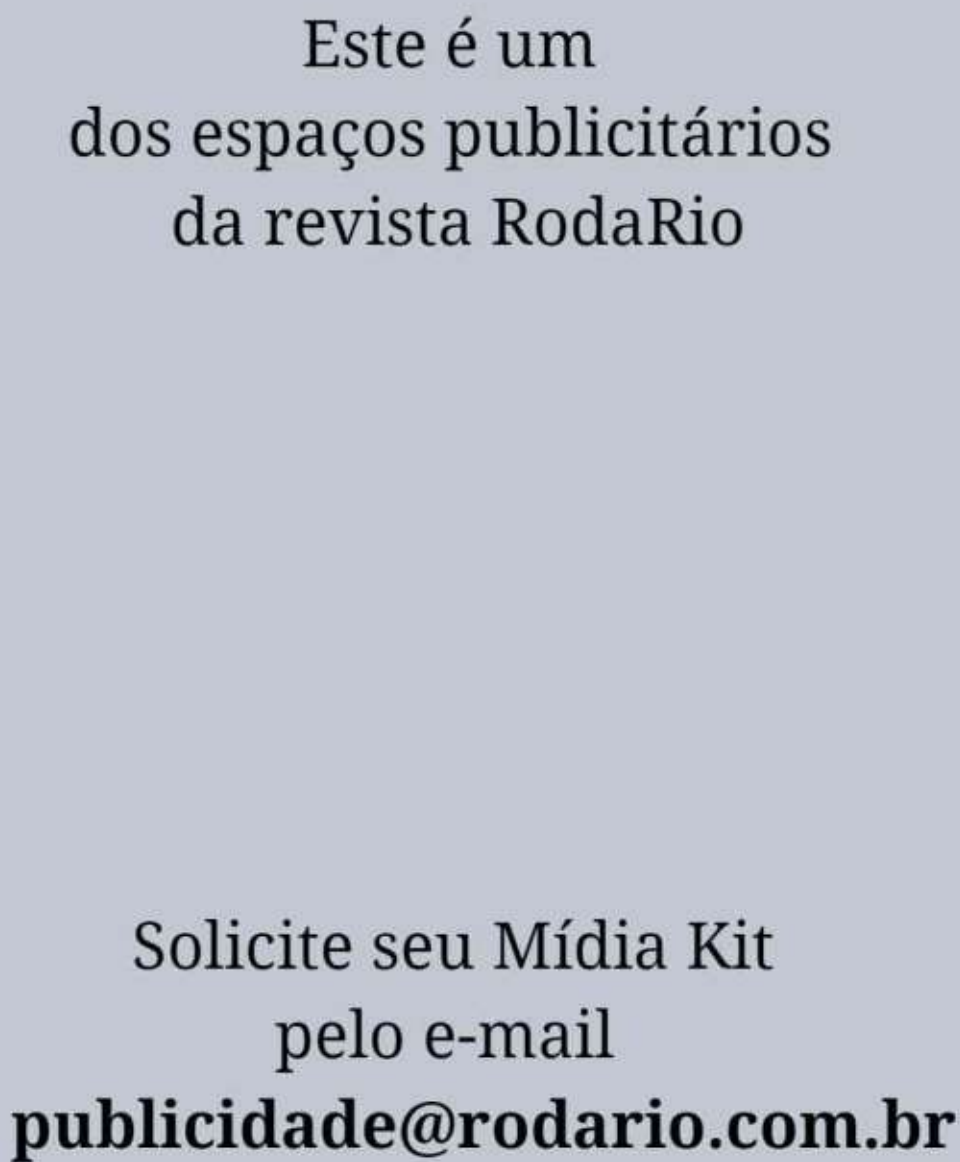


A conectividade também evoluiu na linha 2025 da Tiger Sport 660. É possível agora conectar o celular ao painel de TFT da motocicleta, para que o piloto possa utilizar a navegação curva a curva na tela. O piloto pode ainda atender a chamadas e controlar músicas diretamente pelo painel, para ampliar a segurança durante a pilotagem. Faróis e lanternas continuam a ser totalmente em leds – que ampliam a visibilidade tanto para o piloto quanto para outros motoristas na estrada. E o Cruise Control reforça o conforto em viagens.



A Tiger Sport 660 2025 preserva o motor tricilíndrico de 660 cm³, com refrigeração líquida, 12 válvulas, DOHC e intervalo de ignição em 240 graus, com 81 cavalos de potência a 10.250 rpm e 6,52 kgfm de torque a 6.250 rpm. A injeção de combustível eletrônica de multiponto sequencial conta com controle do acelerador e sistema coletor de escapamento de aço inoxidável três em um com silenciador – com o mesmo material – montado lateralmente. A transmissão final é por corrente tipo “X”, com embreagem deslizante assistida de multiplaca úmida e câmbio de 6 marchas. Os pneus são 120/70 ZR 17 na frente e 180/55 ZR 17 atrás. A suspensão dianteira utiliza garfos de cartucho invertidos Showa de 41 milímetros, com curso de 150 milímetros, enquanto a traseira vem com um monoshock RSU, com ajuste remoto de pré-carga hidráulica, com curso de 150 milímetros. A moto pesa 207 quilos e tem assento com altura de 83,5 centímetros em relação ao solo. A capacidade do tanque é de 17,2 litros.





DEU BOBBER



A nova Royal Enfield Goan Classic 350 foi apresentada no Motoverse 2024, evento motociclístico que ocorre em Goa, na Índia. Com um design “***bobber***”, o novo modelo se juntará à linha 350 da marca indiana, que já inclui a Classic 350, a Meteor 350 e a Hunter 350. Com visual que aposta no estilo “***bobber***”, a moto se diferencia pelo guidão alto e atualizações no design, prometendo atrair um público que busca estilo e personalidade em duas rodas. O novo modelo, que deverá ser posicionado entre a Classic 350 e a Meteor 350, compartilha o motor J Series adotado nas outras motos da marca com 20,2 cavalos de potência e 2,7 kgfm de torque, acoplado a um câmbio de 5 marchas. A moto traz farol e piscas em leds, além de uma paleta de pinturas exclusivas. O preço da Goan Classic 350 2025 é de 235 mil rúpias, cerca de R\$ 16 mil em conversão direta. No Brasil, estima-se que saia por algo próximo de R\$ 25 mil. A previsão é que surja no mercado brasileiro até o final de 2025.

PARA AS CABEÇAS



De olho no universo de fora-de-estrada, a marca italiana de capacetes Bieffe – produzidos no Brasil pelo grupo Starplast – traz para o mercado brasileiro um capacete que se propõe a resgatar a essência de liberdade e ousadia. Com casco de alta resistência produzido com tecnologia HEAP - High Energy Absorption Polymer – tem uma pala alongada, adaptável e removível, fixada com pinos de rosca, guarnição de pescoço em material emborrachado que se ajusta a várias superfícies, o B-CR oferece um visual impactante e funcional. Traz revestimento anatômico com tecido “*dry fit*” e forração termoformada, intercalado com tecido emborrachado, orelha dupla, removível, em material acolchoado, confortável no uso e prático na manutenção. Quatro entradas de ar superiores e saídas de ar traseiras e de cima revestidas com filtro a resíduos em Expanded Aluminium Alloy garantem circulação interna de ar eficiente e



conforto térmico mesmo em condições adversas. O capacete B-CR está disponível nos tamanhos 56, 58, 60 e 62. O preço público sugerido é de R\$ 649,90.

NAS RODAS DO FUTURO



No anime japonês **“Tokyo Override”**, que estreou recentemente na Netflix, a Yamaha projeta sua visão de como serão as motocicletas do futuro. O anime de ficção científica é ambientado em Tóquio cem anos à frente, com a Inteligência Artificial integrada à vida cotidiana e todos os aspectos automatizados. A Yamaha recebeu da produção de **“Tokyo Override”** a solicitação de permissão para selecionar e usar motocicletas da marca no anime e forneceu dados de 3D, imagens e gravações de som da superesportiva YZF-R1 e da ruiser VMAX. A marca também projetou o conceito da motocicleta de competição Y/AI, descrita como uma máquina que confia totalmente no condutor, proporcionando um elo entre tecnologia e emoção. E um modelo conceitual em escala real da Y/AI fará a estreia mundial durante o quadragésimo primeiro Thailand International Motor Expo 2024, o Salão de Bangkok, na Tailândia, realizado de 29 de novembro a 10 de dezembro.

ELÉTRICA E CONECTADA



A Honda revelou no Japão a CUVe, uma scooter elétrica com conectividade moderna e soluções práticas para a mobilidade urbana sustentável. A scooter é alimentada por duas baterias Honda Mobile Power Pack de 48V e 1,3 kW, que alimentam um motor lateral E-Drive com potência de até 6 kW, com velocidade máxima de 83 km/h. Segundo a Honda, a scooter tem uma autonomia superior a 70 quilômetros no modo WMTC. Removíveis e fáceis de transportar, as baterias podem ser carregadas em casa. O tempo de carregamento é de seis horas para 100% e de três horas para 75%, com mais de 2.500 ciclos de carregamento garantidos. O modelo inclui três modos de condução – **“Sport”**, **“Standard”** e **“Econ”**. A versão premium está equipada com o sistema Honda RoadSync Duo, que integra navegação, chamadas, música e informações específicas para veículos elétricos. O sistema é apresentado em uma tela de TFT de 7 polegadas. A scooter tem 120 quilos, altura do assento em relação ao chão de 76,5 centímetros e distância em relação ao solo de 27 centímetros.

PARA CRIAR PROFISSIONAIS

FORMARE 2025 ABRE O CURSO DE “OPERADOR DE MONTAGEM DE PRODUTO” NA FÁBRICA DA VOLKSWAGEN CAMINHÕES E ÔNIBUS EM RESENDE

DE REDAÇÃO



O programa educacional Formare é uma iniciativa voltada para a formação profissional de jovens de 17 a 18 anos que estejam cursando o segundo

ou terceiro ano do Ensino Médio e tenham renda familiar per capita de até um salário mínimo. As inscrições poderão ser feitas até 1º de dezembro no site <https://ava.fiochpe.org.br/login/index.php>. No momento do cadastro, será necessário ter CPF e RG em mãos. O processo seletivo será composto de prova escrita, dinâmica de grupo, entrevista e visita domiciliar. Os selecionados participarão do curso de “**Operador de Montagem de Produto**” com duração de 12 meses, ministrado na fábrica da Volkswagen Caminhões e Ônibus em Resende (RJ). O curso é aprovado e certificado pelo Ministério da Educação (MEC). As aulas teóricas e práticas serão de segunda à sexta-feira, por 130 empregados da Volkswagen voluntários. O programa Formare é uma iniciativa da Fundação Iochpe com atuação em várias regiões do Brasil há quatro décadas. *“Há 24 anos, a Volkswagen Caminhões e Ônibus recebe alunos do Formare, já fazendo parte da formação de mais de 300 jovens, dos quais 76% foram contratados por empresas do Consórcio Modular e ocupam cargos em vários níveis hierárquicos. Com a proposta, buscamos contribuir para a jornada acadêmica e profissional de jovens que serão o futuro da nossa empresa e do país”*, destaca Ana Lúcia Moreira, coordenadora do Formare.

PRESSA AO VOLANTE

DETRAN/RJ ABRE INSCRIÇÃO PARA CURSO DE CONDUÇÃO DE VEÍCULOS DE EMERGÊNCIA, COM AULAS DE LEGISLAÇÃO, PRIMEIROS SOCORROS E DIREÇÃO DEFENSIVA



O Detran/RJ abriu inscrições para o curso de condução de veículos de emergência, regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Poderão se inscrever motoristas maiores de 21 anos, com Carteira Nacional de Habilitação nas categorias “A”, “B”, “C”, “D” ou “E”. Não poderão fazer a inscrição no curso motoristas que estiverem cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir. Serão duas turmas, uma pela manhã e outra à tarde, com o máximo de 25 alunos em cada. De manhã, as aulas serão ministradas das 8h às 12h30min. À tarde, das 13h às 17h30min, sempre na sede do Detran/RJ, na Avenida Presidente Vargas, 817, 13º andar, no Centro do Rio. O curso será dividido em quatro módulos, com disciplinas sobre legislação de trânsito, direção defensiva, primeiros socorros, convívio social e relacionamento interpessoal. Ao todo, serão cinco horas diárias de aula em dez dias, totalizando 50 horas. Serão aprovados os motoristas que tiverem 100% de presença nas aulas e acertarem pelo menos 70% das questões da prova escrita. O curso é gratuito, mas a prova será realizada mediante pagamento de Taxa de Serviço (Duda cod.:202-0) no valor de R\$ 143,42. As inscrições estarão disponíveis no site do Detran/RJ.

RODA **RIO**