

RODA **RIO**



STRADA PUXA VENDAS DOS VEÍCULOS COMERCIAIS DA FIAT

TESTE **FORD MUSTANG MACH-E**



**MOTOS QUE FIZERAM HISTÓRIA
- HONDA CG 125**



**CUIDADOS AO DIRIGIR
EM DIAS DE CHUVA**





A ducentésima vigésima quarta edição de **RodaRio** traz como **Destaque** um teste com o **Ford Mustang Mach-E GT Performance AWD Extended Range**, a única versão do SUV-cupê elétrico importada do México. O **Panorama** mostra os **cuidados ao dirigir em dias de chuva**, que se intensificam no período de verão. O **CarNews** apresenta o **Maserati MC20** **Cielo** com direção

autônoma gerida por **Inteligência Artificial**, um veículo conceitual exibido na CES 2025, em Las Vegas, nos Estados Unidos. O **TranspoNews** mostra **como o bom desempenho de vendas da picape compacta Strada embalou a linha de veículos comerciais da Fiat em 2024**. O **MotoNews** traz mais uma reportagem da série **Motos que fizeram História**, desta vez, com a **Honda CG 125**. A edição traz também as notas temáticas de **CarMais**, **MotoMais** e **TranspoMais** e a editoria Rio, com temas automotivos cariocas e fluminenses.

Boa leitura!



ÍNDICE

Destaque: teste com o Ford Mustang Mach-E GT Performance AWD Extended Range.....	05
Panorama: cuidados ao dirigir em dias de chuva....	15
CarNews: Maserati MC20 Cielo com direção autônoma gerida por Inteligência Artificial é exibido na CES 2025.....	20
CarMais	24
TranspoNews: bom desempenho de vendas da picape Strada embala a linha de veículos comerciais da Fiat em 2024.....	31
TranspoMais	35
MotoNews: Motos que fizeram História - Honda CG 125.....	39
MotoMais	47
Rio	51



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



FUTURO QUE REFLETE O PASSADO

O CROSSOVER ELÉTRICO FORD MUSTANG MACH-E GT PERFORMANCE AWD EXTENDED RANGE CORRESPONDE ÀS TRADIÇÕES ESPORTIVAS EVOCADAS PELO SEU NOME

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX

FOTOS: LUIZA KREITLON/AUTOMOTRIX



Em outubro de 2023, chegaram às concessionárias brasileiras da Ford as primeiras unidades do Mustang Mach-E. O primeiro Ford elétrico de produção em série é importado do México somente na versão GT Performance AWD Extended Range – a mais orientada para o desempenho. A escolha do nome do crossover elétrico evidencia a intenção da Ford de emprestar ao novo produto o apelo emocional que impulsiona as vendas do cupê esportivo Mustang há seis décadas, com mais de 10,5 milhões de unidades emplacadas em 150 países. Já a denominação “**Mach-E**” é inspirada na variante Mach 1, da primeira geração do Mustang. Desde o lançamento no Brasil, apesar das variações cambiais, o Mustang Mach-E GT Performance manteve o preço de R\$ 486 mil. No mês passado, além de novas rodas de 20 polegadas diamantadas com elementos de contraste em cinza, o modelo passou a oferecer a nova cor Cinza Glacial perolizada, que se soma às opções já existentes – Preto Astúrias, Vermelho Zadar, Azul Algarve e Branco Nur (a do modelo testado).



Os designers da Ford cumpriram a tarefa passada pelo marketing e criaram o Mach-E reconhecível imediatamente como um Mustang. Além do indefectível cavalo selvagem que serve de logotipo aos dois carros, substituindo o tradicional logo oval da Ford, reeditaram elementos como o capô longo, a frente no estilo “*nariz de tubarão*”, os faróis alongados com “*day-light*” retilíneo, o caimento do teto em direção à traseira curta e as lanternas em leds com três barras. As maçanetas convencionais dão lugar a botões que abrem as portas – e uma pequena maçaneta emerge das portas dianteiras. Um emblema “**GT**” alusivo à versão mais esportiva se destaca na tampa do porta-malas.



O Mach-E GT tem dois motores de corrente alternada que impulsionam as quatro rodas, combinando-se para entregar até 487 cavalos de potência e brutais 87,7 kgfm de torque. Montado na parte traseira, o motor síncrono de ímã permanente atinge o torque máximo em meio segundo, enquanto o dianteiro fornece de forma independente potência, torque e tração adicionais às rodas da frente. O resultado é que o crossover elétrico pode acelerar da imobilidade aos 100 km/h em 3,7 segundos e chegar à velocidade máxima de 200 km/h, controlada eletronicamente. Apesar do peso excessivo para um esportivo, por conta das baterias – elas pesam 596 quilos e o carro, 2.157 quilos –, a distribuição de peso segue o padrão considerado ideal para esportivos – 50% na dianteira e 50% na traseira.



O trem de força do Mustang Mach-E GT Performance administra a distribuição de torque à medida em que o motorista alterna os modos de direção. O modo “**Engage**” equilibra a silenciosa serenidade de um veículo totalmente elétrico com o desempenho empolgante do Mustang. Para ampliar a emoção, basta mudar para o “**Unbridle**”, que melhora a resposta do acelerador. O modo “**Unbridle Extendend**” faz o mesmo, porém, com mais foco na rentabilização da bateria. E o “**Whisper**” potencializa o Brake Traction Control,

que ajuda a manter a aderência em superfícies escorregadias. Localizada centralmente entre os eixos e abaixo do assoalho, a bateria de níquel, cobalto e manganês com células de íons de lítio de 91 kWh é dividida em 12 módulos e proporciona uma autonomia de 379 quilômetros, pela norma do Inmetro.



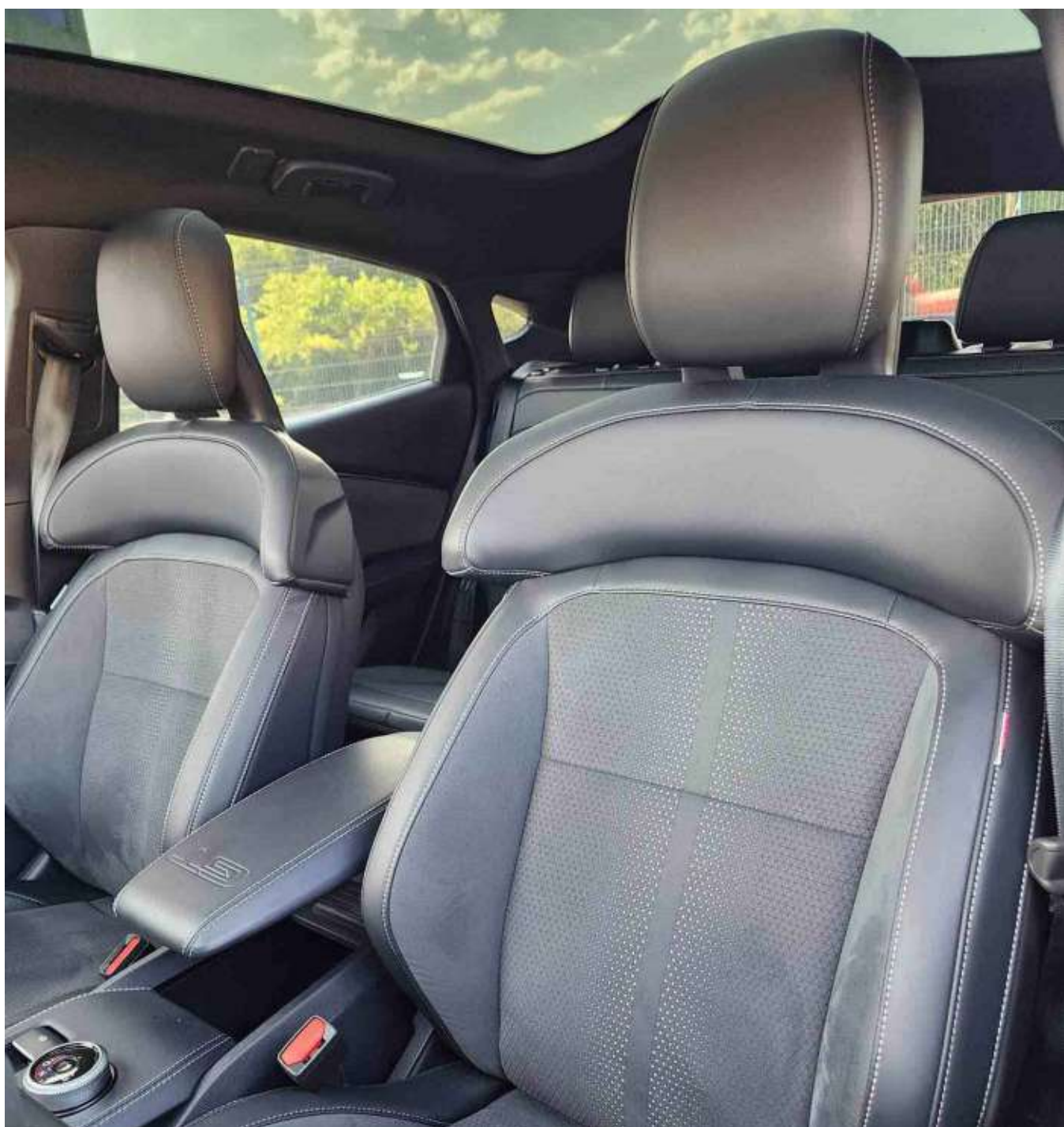
Item de série na versão GT do Mach-E, a suspensão adaptativa MagneRide controla eletronicamente o fluido dentro do amortecedor para responder em tempo real às mudanças nas condições do piso, podendo ajustar o caráter do veículo de acordo com o modo de condução selecionado. As vistosas rodas diamantadas de 20 polegadas são calçadas com pneus Pirelli P-Zero 245/45. Pintados de vermelho, os discos de freio dianteiros ventilados Brembo têm 385 milímetros de diâmetro. Logo acima da roda dianteira esquerda está o plugue do carregador tipo 2, o padrão europeu, o mais comum do mundo. O crossover elétrico da Ford vem com nove airbags e oferece três anos de garantia, sem limite de quilometragem. Motores, bateria e componentes de alta voltagem têm garantia de oito anos.

“PONY CAR” EM RELEITURA FUTURISTA



O Mustang Mach-E apresenta sua tecnologia antes mesmo de o motorista entrar no carro. Com a tecnologia Phone As A Key, o veículo capta o smartphone pelo Bluetooth quando o motorista se aproxima, destrancando as portas e permitindo que comece a dirigir sem precisar tirar o celular do bolso ou usar uma chave. No interior do crossover, a proposta de evocar o design do sexagenário cupê esportivo da Ford é cumprida pelo painel de instrumentos com capota dupla. Os bancos Ford Performance oferecem bom apoio para uma condução vigorosa, com acabamento em um material de toque suave semelhante a couro, tal como o volante. Nos bancos dianteiros, há ajustes elétricos e aquecimento. Com foco na versatilidade para o uso no dia a dia, o Mustang Mach-E GT Performance oferece usabilidade familiar e transporta confortavelmente cinco passageiros, com 541,5 litros de espaço para carga – 402 litros no porta-malas traseiro e 139,5 litros no compartimento extra sob o capô.

Apesar de um ou outro detalhe retrô, é o futurismo que domina o ambiente. A cabine tem acabamento requintado, com um isolamento acústico que aumenta a sensação de bem-estar. O conforto auditivo a bordo é reforçado pelo som premium da Bang & Olufsen, com nove alto-falantes e um subwoofer. O aproveitamento de espaço é muito bom, como costuma acontecer nos elétricos. O amplo teto panorâmico de vidro fixo tem uma camada interna para ajudar a proteger contra os raios ultravioleta – contudo, o inclemente sol dos trópicos pode fazer com que alguns sintam falta de uma prosaica cortina. A grande tela “*touchscreen*” full-HD de 15,5 polegadas com botão multifuncional dá acesso ao sistema de comunicação e entretenimento Sync 4, que é prático e funciona bem, e ao GPS embarcado. O quadro de instrumentos tem tela de 10,2 polegadas com três modos de customização e destaca as informações de autonomia e status da bateria. O habitáculo tem seis entradas USB do tipo A e C, além de oferecer carregamento sem fio para smartphones.



IMPRESSÕES AO DIRIGIR

FÁCIL DE GOSTAR



O Mustang Mach-E GT Performance é um carro único em vários aspectos. Tanto no uso urbano quanto na estrada, o crossover elétrico da Ford se revela um veículo admirável. Silencioso, confortável e muito fácil de se dirigir, entrega retomadas de velocidade impressionantemente rápidas, com acelerações que nada perdem em relação aos superesportivos da Porsche, da BMW, da Audi e da Mercedes-Benz. Com tração integral, os dois motores elétricos que somam 487 cavalos e 87,7 kgfm dão ao Mustang Mach-E um desempenho de respeito: ele acelera da imobilidade aos 100 km/h em 3,7 segundos e atinge a velocidade máxima de 200 km/h, controlada eletronicamente.

A potência é similar à do cupê Mustang GT Performance com motor V8, que tem 488 cavalos, mas o torque da versão a gasolina é bem inferior – 57,5 kgfm. E, além de maior, o torque o Mach-E é instantâneo, como em qualquer veículo elétrico. Por conta disso, o cupê esportivo a gasolina é 0,6 segundo mais lento que o crossover elétrico na arrancada da imobilidade até 100 km/h, cumprindo a prova em 4,3 segundos. Já a velocidade máxima do Mustang V8 é maior, 250 km/h, também limitada eletronicamente. Se o motorista quiser, o Mach-E GT Performance pode acelerar com um ronco artificial. E também dá para ligar ou desligar com apenas um clique o “**one pedal drive**” – que permite dirigir sem usar no pedal de freio, apenas acelerando ou parando de acelerar, quando a frenagem é acionada automaticamente.



Arrancar com o pé enterrado no fundo do acelerador de um Mustang Mach-E gera no motorista a instigante sensação de sentir suas costas sendo oprimidas instantaneamente em direção ao banco. A sofisticada suspensão MagneRide, os freios Brembo de alta performance e as rodas de 20 polegadas com pneus de baixa resistência à rolagem contribuem para uma dirigibilidade empolgante, sempre com uma elevada percepção de segurança. A velocidade máxima de 200 km/h pode ser atingida de forma impressionantemente rápida. Há um detalhe que pode até parecer “*fetiche*” de piloto, porém, na prática, faz diferença no comportamento dinâmico em trechos sinuosos – a distribuição de peso do crossover elétrico segue o padrão ideal para esportivos, com 50% na dianteira e 50% na traseira. Como resultado de tanta tecnologia, nas curvas rápidas, o Mustang Mach-E parece deslizar sobre trilhos invisíveis. Durante todo o teste, jamais pareceu ter chegado perto dos seus limites. Para melhorar o que já é ótimo, as tecnologias de assistência ao motorista (ADAS) do esportivo elétrico são generosas e incluem controle de cruzeiro adaptativo inteligente com stop&go e centralização de faixa, assistência de ponto cego, assistente de estacionamento, de manobras evasivas e de pré-colisão com detecção de pedestres, alerta de tráfego cruzado e frenagem automática de emergência (para frente ou para trás).



FICHA TÉCNICA

FORD MUSTANG MACH-E GT PERFORMANCE AWD EXTENDED RANGE



Motor: dois elétricos síncronos de ímã permanente de corrente alternada. Bateria de níquel, cobalto e manganês com células de íons de lítio de 91 kWh com potência máxima de carregamento de 150 kW DC kW

Potência combinada: 487 cavalos

Torque combinado: 87,7 kgfm

Câmbio: Auto CVT de uma marcha

Tração: integral AWD

Suspensão: dianteira do tipo MacPherson e traseira do tipo multilink, ambas com molas espirais e barra antirrolamento

Rodas e pneus: liga leve de 20 polegadas com pneus Pirelli P-Zero R20 245/45

Freios: discos ventilados à frente e sólidos na traseira

Dimensões: 4,71 metros de comprimento, 1,88 metro de largura (2,09 metros incluindo os retrovisores), 1,60 metro de altura, 2,98 metros de entre-eixos

Distância livre em relação ao solo: 20 centímetros

Peso: 2.157 quilos

Preço: R\$ 486 mil

PERIGO LÍQUIDO E CERTO

OS CUIDADOS QUE O MOTORISTA DEVE TER QUANDO A ÁGUA TORNA-SE UMA INIMIGA

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO



Se a condição mais crítica no automobilismo é o piloto ter de enfrentar uma pista encharcada, na vida comum não poderia ser diferente. Em condições de “**vida normal**”, o motorista tem de conviver com a estação das chuvas com cuidado, bom senso e uma boa dose de técnica e habilidade ao volante para encarar a pista molhada. Três “**elementos**” mais dramáticos nas chuvaradas são a aquaplanagem, a baixa visibilidade e o chamando “**calço hidráulico**”, quando a água invade o motor. Segundo pesquisa do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), o número de acidentes e ocorrências em estradas cresce em cerca de 20% nos dias chuvosos.

AQUAPLANAGEM



Ocorre quando a água cria uma “**lâmina**” sobre a pista – que pode variar de espessura conforme a intensidade da chuva. Com isso, os pneus perdem o contato com o asfalto, tornando o motorista um mero passageiro do veículo, pois ele fica sem o controle da direção. Se frear, a situação piora. O fenômeno é também chamado de “**hidroplanagem**”, com o carro literalmente “**surfando**” sobre a água sem controle algum. A aquaplanagem é tão perigosa que independe do estado dos pneus para acontecer. O veículo pode deslizar mesmo com os pneus tendo os sulcos de escoamento de água em dia.

DISTÂNCIA DOS OUTROS VEÍCULOS

Manter uma distância segura em relação ao carro da frente é uma regra que o motorista deve ter sempre. Em caso de chuva, esse espaço deve ser aumentado, pois o veículo à frente pode frear bruscamente ou mesmo ficar preso em um “**lençol**” de água ou buraco.

MÃOS NO VOLANTE



Dirigir com as duas mãos no volante é exigido por lei – com a posição ideal relativa ao horário de 10h10min. Na chuva, isso torna-se ainda mais importante.

EVITAR ULTRAPASSAGENS

Como a baixa visibilidade é um dos maiores inimigos do motorista em dias com chuva, ele deve evitar de fazer ultrapassagens desnecessárias em pistas com tráfego nos dois sentidos.

FARÓIS BAIXOS

Para evitar ofuscamento e não comprometer a visão dos outros motoristas, deve-se usar sempre o farol baixo, especialmente em dias de chuva e à noite. A prática inclusive é recomendada por lei do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e pode resultar em multa.

NÃO FREAR BRUSCAMENTE

Para que o carro não derrape na chuva, é fundamental o motorista reduzir a velocidade gradualmente. Quando a chuva for moderada, manter uma velocidade até 80% do limite do local em que está trafegando.

PARA EVITAR O “CALÇO HIDRÁULICO”



O “***calço hidráulico***” ocorre quando a água entra no motor, travando o movimento dos pistões e impedindo a compressão da mistura de ar e combustível. O fenômeno pode acontecer quando o carro atravessa um trecho alagado, com a água acima da metade das rodas. A água pode invadir o motor pelo filtro de ar ou pelo cano de descarga. Para evitar o “***calço hidráulico***”, o motorista deve engatar a primeira marcha e conduzir o carro pelo alagamento em baixa velocidade e constante, para impedir que a água entre pelo escapamento. Dependendo da intensidade, o “***calço hidráulico***” pode até destruir o motor por completo.

LIMPADOR DO PARA-BRISA

O limpador do para-brisa não é apenas essencial nos dias chuvosos, ele é obrigatório por lei, sendo a sua não utilização considerada uma infração grave, com punição por multa e pontos na CNH. É importante também o motorista acionar os sistemas de desembaçamento dos vidros. Se o carro não tiver ar-condicionado, que ajuda a desembaçar o vidros, ligar o sistema de ventilação e abrir um pouco a janela.

DIREÇÃO DEFENSIVA



É um procedimento que todo motorista deveria praticar permanentemente. Na chuva, a direção defensiva é ainda mais importante, destacando evitar movimentos bruscos do carro para não assustar outros condutores, troca de faixa desnecessária e freadas bruscas.

OLHO NOS PEDESTRES

É comum que as pessoas saiam correndo a pé para escapar da chuva. Por isso, cabe ao motorista – mais abrigado em seu veículo – cuidar dos movimentos dos pedestres, que também estão com a visibilidade prejudicada e assustados.

NÃO PERDER O FOCO

Manter a calma e redobrar a atenção na chuva. Para isso, é aconselhável que o motorista desligue os aparelhos sonoros do carro, como smartphone, rádio e TV. Se precisar mesmo usar o celular, procurar um local seguro e parar o veículo.

MANUTENÇÃO PREVENTIVA

A revisão do veículo antes de qualquer saída é essencial sempre, com razões mais específicas para os dias chuvosos. Afinal, o motorista nem sempre fica sabendo se enfrentará chuva em uma viagem.

TECNOLOGIA QUE PENSA

O MASERATI MC20 CIELO SURGE NA CES 2025 EM UMA VERSÃO CONCEITUAL DOTADA COM INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL, QUE COMANDA A DIREÇÃO AUTÔNOMA

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



A Maserati promete mostrar na CES 2025, que ocorre de 7 a 10 de janeiro, em Las Vegas, Estados Unidos, o resultado de sua parceria de tecnologia e áudio com a Politecnico di Milano University (da Universidade de Milão), a Italian Association of the Automotive Industry (Anfia) e a Sonus Faber para o conversível MC20 Cielo. A parceria com a principal universidade científica e tecnológica da Itália traz um MC20 Cielo exclusivo, com um “*motorista*” de Inteligência Artificial como parte do projeto “*Artificial Intelligence Driving Autonomous*” (Aida), focado em testar e validar a direção autônoma em vias públicas. O projeto busca desenvolver tecnologia confiável capaz de funcionar com segurança e eficiência em condições do “*mundo real*”.



O supercarro exclusivo representa a segunda parceria entre a Maserati e a Politécnica de Milão. A primeira, com o cupê MC20 tendo um robô-motorista desenvolvido pela universidade estabeleceu o recorde de 285 km/h em meio a uma densa neblina na pista da Base Aérea de Piacenza-San Damiano, na Itália, em 7 de novembro do ano passado. A experiência marcou a velocidade mais rápida já alcançada por um carro de produção movido a IA sem intervenção humana. Na CES 2025, o recordista MC20 – sob comando da equipe de competição autônoma PoliMove (parte do projeto Aida) – servirá como safety car para um teste no Las Vegas Motor Speedway. Ao mesmo tempo, o MC20 Cielo com o sistema Aida será mostrado no Centro de Convenções de Las Vegas, dedicado à exibição de tecnologias italianas inovadoras para mobilidade conectada e veículos autônomos.



Os superesportivos MC20 e MC20 Cielo continuam a impressionar com a tecnologia do motor Netuno derivada da Fórmula-1 e elementos de design marcantes, incluindo portas com estilo borboleta. O MC20 Cielo tem um inovador teto retrátil eletrocromico (vidro inteligente). Em sua versão “**comum**”, sem as tecnologias de Inteligência Artificial, o carro é importado pelo Brasil desde o ano passado pela Direct Imports, com preço de quase R\$ 3 milhões, mais precisamente, R\$ 2,98 milhões. O superconversível é equipado com o novo 3.0 V6 biturbo, batizado de Netuno, com 630 cavalos de potência e 74,5 kgfm de torque, associado à transmissão automática de dupla embreagem e 8 marchas e à tração traseira, capaz de levar os 1.500 quilos do “**bólido**” de zero a 100 km/h em apenas três segundos e à velocidade de 325 km/h. O MC20 Cielo vem na cor externa Branco Audace, com interior preto e azul.





Ao toque de um botão, a capota de vidro do MC20 Cielo é recolhida automaticamente em 12 segundos em velocidades de até 50 km/h. Mesmo fechado, seu teto opaco pode se tornar transparente instantaneamente graças à tecnologia de cristal líquido disperso de polímero (PDLC). O interior traz duas telas de 10 polegadas, uma como quadro de instrumentos e outra como central multimídia. O painel revestido de fibra de carbono carrega até dois smartphones por indução. O MC20 Cielo tem rodas de 20 polegadas, pinças de freio cinzas, sistema de som High Premium Sonu Faber, revestimento da cabine em couro e Alcântara, volante esportivo em Alcântara e fibra de carbono, sistema de elevação da suspensão, tela da multimídia “*touchscreen*”, navegação e câmera de 360 graus.



POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO

ELA DE NOVO



Com os números finais de vendas de 2024 ainda não consolidados pela Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), projeções apontam que o mercado brasileiro de carros de passeio e comerciais leves teve a venda de 2,48 milhões de unidades no ano passado, com crescimento de 14% em comparação a 2023. Entre os modelos, a picape compacta Fiat Strada liderou pelo quarto ano seguido, com 144.690 de emplacamentos, à frente dos hatches compactos Volkswagen Polo (140.155), Chevrolet Onix (97.148), Hyundai HB20 (97.053) e Fiat Argo (91.146), dos SUVs compactos Volkswagen T-Cross (83.976), Chevrolet Tracker (69.401) e Hyundai Creta (69.122), do subcompacto Fiat Mobi (67.391) e do SUV compacto Nissan Kicks (60.467).

NO EMBALO DO SUCESSOR



Entre as montadoras, a italiana Fiat manteve o primeiro lugar no ano passado conquistado desde janeiro de 2021, ininterruptamente, com 521.184 unidades vendidas e 21,02% de participação de mercado, seguida da alemã Volkswagen – com destaque para o Polo (especialmente na versão Track, o sucessor do Gol, líder por 27 anos) como carro de passeio mais emplacado em 2024 –, com 402.040 vendas e “*market share*” de 16,15%, da norte-americana General Motors (314.632 e 12,68%), da sul-coreana Hyundai (206.787 e 8,47%), da japonesa Toyota (203.647 e 8,22%), da francesa Renault (149.048 e 5,61%), da norte-americana Jeep (121.255 e 4,88%), das japonesas Honda (91.311 e 3,68%) e Nissan (87.413 e 3,53%) e da chinesa BYD, que só vende modelos eletrificados no Brasil, com 76.456 unidades emplacadas no país e “*share*” de 3,06%.

TOMADA DE LIDERANÇA



A BYD Auto Brasil encerrou 2024 com um crescimento impressionante em relação às demais montadoras, especialmente as estabelecidas há mais tempo no mercado brasileiro. A marca chinesa dominou com folga entre os carros 100% elétricos, liderou nos híbridos e apareceu em oitavo lugar no ranking entre as fabricantes em dezembro, terminando o ano na décima colocação – tudo isso com uma linha que inclui apenas veículos eletrificados no Brasil. Ao obter 10.091 emplacamentos em dezembro, a BYD superou sua própria marca de vendas em um único mês. Com 76.713 veículos comercializados no ano passado no mercado brasileiro, a empresa teve um crescimento de 327,68% em relação aos 17.937 emplacamentos de 2023. O mais impressionante da trajetória da montadora, que começou a vender carros no Brasil em 2022, é mesmo o domínio nos 100% elétricos, segmento no qual estabeleceu em 2024 a incrível proporção de sete em cada dez veículos vendidos no país. Lançado no início do ano passado, o subcompacto Dolphin Mini foi absoluto, se tornando o modelo elétrico mais comercializado no país já no mês seguinte de sua chegada, com 21.945 unidades emplacadas em 2024, enquanto seu “**irmão mais velho**”, o compacto Dolphin EV, foi o segundo mais vendido, com 11.491 carros.

HORA DO ADEUS?



Alguns modelos com longa trajetória no mercado brasileiro podem deixar a linha de produção em 2025. Um deles é o sedã compacto Nissan Versa, lançado no Brasil em 2011, importando do México, e que teve uma versão fabricada em Resende (RJ) com nome “**V-Drive**”, interrompida em 2021. Reestilizado recentemente, o Versa não deve ter um substituto na marca japonesa, pelo menos, no primeiro momento. O hatch compacto Renault Sandero (rebatizado depois para Stepway) também pode ter sua produção finalizada em 2025. O Stepway foi lançado no Brasil em 2008, um ano depois do Logan, os dois originados da romena Dacia. Lançado em 2016, o médio Jeep Compass, produzido em Goiana (PE), ficará no catálogo da marca norte-americana no Brasil apenas nas variantes a gasolina Blackhawk e híbridas, abandonando as movidas a diesel. Apesar das inegáveis qualidades, o Toyota Yaris, produzido em Sorocaba (SP), tanto na opção hatch quanto na sedã, sairá de linha em 2025, abrindo espaço na fábrica para o sedã Corolla, atualmente feito em Indaiatuba (SP). Na lista do “**bota-fora**”, está ainda o “**jipinho**” Suzuki Jimny Sierra, fabricado no Brasil pela HPE Automotores em Catalão (GO), nas configurações 4You, 4Sport, 4Style e 4 Expedition.

COM OU SEM INCENTIVOS



Atualmente, 15 das 27 unidades federativas do Brasil ainda não adotaram medidas para incentivar o uso de carros elétricos em seus calendários de pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) de 2025. Os dados fazem parte de um levantamento feito pela Universidade Veiga de Almeida (UVA), das cidades do Rio e de Cabo Frio (RJ), sobre políticas públicas para a eletromobilidade no país. Entre os 12 Estados que oferecem algum incentivo no IPVA para veículos elétricos, há fragilidades limitadas por critérios restritivos. Em Minas Gerais, por exemplo, a isenção total do IPVA é concedida exclusivamente a carros elétricos ou híbridos fabricados no Estado – sendo que nenhum modelo 100% elétrico é produzido no Brasil. Nos Estados Unidos, enquanto o governo federal de lá oferece subsídios para a compra de carros elétricos, os Estados proporcionam incentivos adicionais significativos. Na Califórnia e em Nova York, são concedidas isenções de impostos estaduais e acesso a faixas exclusivas de alta ocupação. Em Paris, incentivos fiscais impulsionaram a renovação da frota veicular, com um aumento de mais de 40% na inserção de carros totalmente a baterias e híbridos desde 2019. Na Noruega, os elétricos são isentos em pedágios urbanos.

A QUERIDINHA DOS ESTADOS UNIDOS



A Série F da Ford encerrou 2024 como o picape mais vendida da América do Norte pelo quadragésimo oitavo ano seguido, sendo líder entre todos os tipos de veículos nos Estados Unidos com a F-150 há 43 anos, também ininterruptamente. No país norte-americano, a Série F é caracterizada por oferecer da F-150 ao caminhão F-600, com a picape tendo motorizações a gasolina, a diesel, híbridas e elétricas. No Brasil, a Série F é representada pela F-150, nas versões topo de linha Lariat e Lariat Black, equipadas com motor V8 Coyote de 405 cavalos, transmissão automática de 10 marchas, tração integral 4WD, diferencial traseiro bloqueante eletrônico e oito modos de condução. Além de carroceria feita em alumínio de alta resistência – de nível militar –, a nova F-150 passou a oferecer tampa da caçamba com abertura tradicional ou lateral, iluminação 360 graus, “**head-up display**” (com projeção das principais informações do veículo no para-brisa), itens de segurança e assistência ao motorista, como oito airbags, assistente autônomo de frenagem com detecção de pedestres, de cruzamentos e de manobras evasivas, piloto automático adaptativo com stop&go, monitoramento de ponto cego,

sistema de permanência em faixa, assistente de reboque e sistema de conectividade FordPass, que permite dar partida, travar e abrir portas, receber alertas de alarme e localizar o veículo pelo celular, tudo remotamente.

RETRAÇÃO NA ARGENTINA



Principal destino dos veículos exportados pelo Brasil, a Argentina sempre chama a atenção no quesito vendas, até para efeito de comparação com o mercado brasileiro. Enquanto o Brasil emplacou quase 2,5 milhões de unidades entre carros de passeio e comerciais leves em 2024, uma expansão de cerca de 14% em relação a 2023, a Argentina teve 414.041 novos veículos comercializados, menos 7,9% em relação ao ano anterior. O “**pódio**” de vendas dos “**hermanos**” tem somente modelos fabricados no próprio país. Com um total de 29.681 unidades emplacadas, o hatch compacto Peugeot 208 – feito em El Palomar – ficou em primeiro lugar no país vizinho em 2024, “**destronando**” o Fiat Cronos, que caiu para o terceiro lugar, com 28.032 vendas. O sedã compacto da Fiat é produzido em Córdoba. Na vice-liderança no mercado argentino em 2024, ficou a picape média Toyota Hilux, feita em Zárate, com 28.988 unidades emplacadas. (**colaborou o site argentino “MinutoMotor”**)

MARKETING DE INFLUÊNCIA

AUTOMÓVEL MAIS VENDIDO DO BRASIL PELO QUARTO ANO SEGUIDO, A PICAPE STRADA EMBALOU O CRESCIMENTO DA LINHA DE VEÍCULOS COMERCIAIS DA FIAT EM 2024

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Nos últimos anos, a Fiat e a Strada consolidaram a liderança em vendas no Brasil. E, em 2024, não foi diferente. A picape compacta fabricada em Betim (MG) emplacou 144.690 unidades de janeiro a dezembro – os números exatos ainda não foram consolidados – e conquistou pelo quarto ano seguido a primeira colocação do mercado nacional, deixando para trás os carros de passeio mais populares, como os hatches Volkswagen Polo (140.155 emplacamentos), Chevrolet Onix (97.488), Hyundai HB20 (97.488) e Fiat Argo (97.488) e os utilitários esportivos Volkswagen T-Cross (83.976) e Chevrolet Tracker (69.401). Embalada pela sua picape, a marca Fiat alcançou 20,9% de participação de mercado e 521.289 unidades emplacadas no Brasil, o que representa um crescimento de 45 mil unidades em relação ao ano anterior e vantagem superior a 118 mil carros da Volkswagen, segunda colocada.



A Strada encerrou 2024 com 5,8% de participação sobre o total de automóveis vendidos, um avanço de 0,3 ponto percentual em relação a 2023. Dezembro mostrou que a liderança da picape da Fiat parece estar em evolução – a Strada liderou o mercado no último mês do ano, com 16.235 unidades e 6,6% de participação. No embalo da Strada, a Fiat também foi a primeira também no segmento de picapes, no qual, além da Strada, oferece a intermediária Toro e a média Titano – lançada no início do ano passado. As três juntas foram responsáveis por 204.778 veículos vendidos e 43,1% de participação no segmento de picapes em 2024.





Na trilha da Strada, o resto da linha de picapes da Fiat também encerrou o ano acelerada em termos de vendas. Em dezembro, a marca finalizou o mês com 22.218 picapes emplacadas e 46,1% de “*share*”. A Toro, produzida em Goiana (PE), liderou entre as C-picapes (intermediárias) com 4.508 unidades comercializadas e 44,0% do segmento. E a Titano, que é montada no Uruguai com peças vindas da China e teve um começo tímido em termos de vendas, alcançou seu pico de vendas com as 1.473 unidades vendidas em dezembro. O resultado posicionou a Titano como a quarta picape média mais vendida do Brasil no último mês do ano, superada apenas por Toyota Hilux (4.552), Ford Ranger (3.594) e Chevrolet S10 (2.873) e deixando para trás Mitsubishi Triton (937), Volkswagen Amarok (771) e Nissan Frontier (502).





Puxada pelas picapes, a boa fase da linha de veículos comerciais da Fiat também se estendeu à linha de vans, na qual a marca liderou com 26.223 emplacamentos e 36,7% de participação ao longo do ano – ocupa o primeiro lugar no segmento desde 2010. Com a primeira colocação do Fiorino entre as B-Vans (furgonetas), com 20.208 veículos vendidos em 2024 e 46,4% do segmento, o modelo se consolidou pelo décimo primeiro ano seguido na liderança entre as vans no geral. O furgão Scudo, lançado em 2022, liderou entre as D-Van, com 3.753 unidades emplacadas e 46,6% de participação em seu segmento. E finalizou o segundo ano seguido como o furgão médio mais vendido dessa categoria no Brasil. Já entre os furgões grandes, o Ducato ficou longe da liderança. O furgão da Fiat emplacou 2.271 unidades em 2024 e foi superado por Renault Master (11.169), Iveco Daily (3.409) e Ford Transit (3.153).



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

POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA/AUTO MOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO

HIDROGÊNIO EM TESTE NACIONAL?



A GWM, marca chinesa que comercializa no Brasil carros elétricos e híbridos, planeja trazer caminhões a hidrogênio ao mercado brasileiro, provavelmente, um modelo de 49 toneladas, para um período de testes que está programado para se iniciar ainda no primeiro trimestre de 2025. Produzidos na China, os veículos FCEV (sigla em inglês para veículo elétrico movido a célula de combustível) da GWM utilizam células a combustível que combinam hidrogênio com o oxigênio do ar em um processo eletroquímico de geração de eletricidade para mover os motores elétricos. Dentro da GWM, a divisão FTXT atua no desenvolvimento de sistemas de células a combustível e na fabricação dos tanques para o gás. A marca de caminhões a hidrogênio da GWM é denominada If You e já entregou quase mil unidades na China, a maioria para o setor de mineração. A autonomia dos modelos If You é de 500 quilômetros.

VAI LONGE



Quando foi apresentado na China, no final de 2023, foi anunciado que o BYD Hybrid T5, um caminhão leve projetado para operações urbanas e interregionais, conseguia entregar uma autonomia de mil quilômetros com apenas um tanque de gasolina. Um ano depois, no final de 2024, a BYD finalmente fez um teste por estradas chinesas, com o veículo superando as expectativas iniciais. O Hybrid T5 partiu de Lhasa, capital do Tibete, atravessou a rodovia 318 Sichuan-Tibet e chegou ao destino final em Shenzhen, depois de percorrer 5.500 quilômetros. Ao longo do teste, o caminhão híbrido com peso bruto total de 4.500 quilos cobriu 1.138 quilômetros em dois dias consumindo apenas um tanque de gasolina e sem recarregar as baterias em fontes externas. Nessa etapa, o modelo registrou consumo médio de 10,2 km/l e percorreu um total de 133 quilômetros no modo elétrico. O caminhão híbrido tem motor a gasolina 1.5 turbo de 130 cavalos de potência e outro elétrico de 200 cavalos. Complementam o sistema os freios regenerativos e a bateria de 18,3 kWh. O modelo é plug-in e pode repor a energia em fontes externas.

SUSTENTABILIDADE MOVIDA A GÁS



A Bravo Serviços Logísticos, empresa mineira de distribuição de insumos para o mercado agrícola, adquiriu 17 novos caminhões movidos a gás natural veicular (GNV) e biometano, fabricados pela Scania. O investimento, de aproximadamente R\$ 17 milhões, reforça o compromisso da empresa de buscar soluções sustentáveis e de baixo carbono. Entre os modelos comprados estão sete caminhões G410 e dez unidades do recém-lançado G460, que têm como destaque a eficiência energética e capacidade de rodar longas distâncias. Com essa compra, a Bravo eleva sua frota de caminhões movidos a gás para 23 veículos. ***“Os caminhões GNV e biometano representam um marco no setor de transporte por aliarem alto desempenho a uma menor emissão de gases poluentes, como o dióxido de carbono (CO2). A estratégia está alinhada com nossa jornada de descarbonização que busca reduzir impactos ambientais enquanto oferece soluções logísticas modernas e eficientes”***, comenta Marcos Azevedo, diretor de Sustentabilidade da Bravo.

NAS RUAS NORTE-AMERICANAS



O caminhão 100% elétrico Tesla Semi foi apresentado em 2017, porém, sua produção foi iniciada somente em 2022, mas em pequenos volumes. Foram entregues apenas algumas dezenas de unidades, a maioria para a rede de transporte da PepsiCo, multinacional norte-americana de alimentos, lanches e refrigerantes. No entanto, depois de mais uma apresentação em outubro do ano passado no IAA Transportation 2024, o Salão de Hannover, na Alemanha, a Tesla finalmente iniciou a fabricação do modelo em quantidades maiores, no mês passado. E o primeiro lote também foi destinado à PepsiCo. Segundo a Tesla, o Semi tem três motores elétricos instalados nos eixos traseiros, que entregam potência equivalente a 1.020 cavalos e 145 kgfm de torque. Ainda de acordo com a fabricante, o conjunto de baterias com capacidade de 900 kWh é suficiente para garantir autonomia de 800 quilômetros.



MOTOS QUE FIZERAM HISTÓRIA – HONDA CG 125

A PARTIR DE 1976, A HONDA PASSOU A PRODUZIR EM MANAUS A MOTOCICLETA QUE SE TORNARIA O VEÍCULO DE MAIOR SUCESSO DO BRASIL

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO

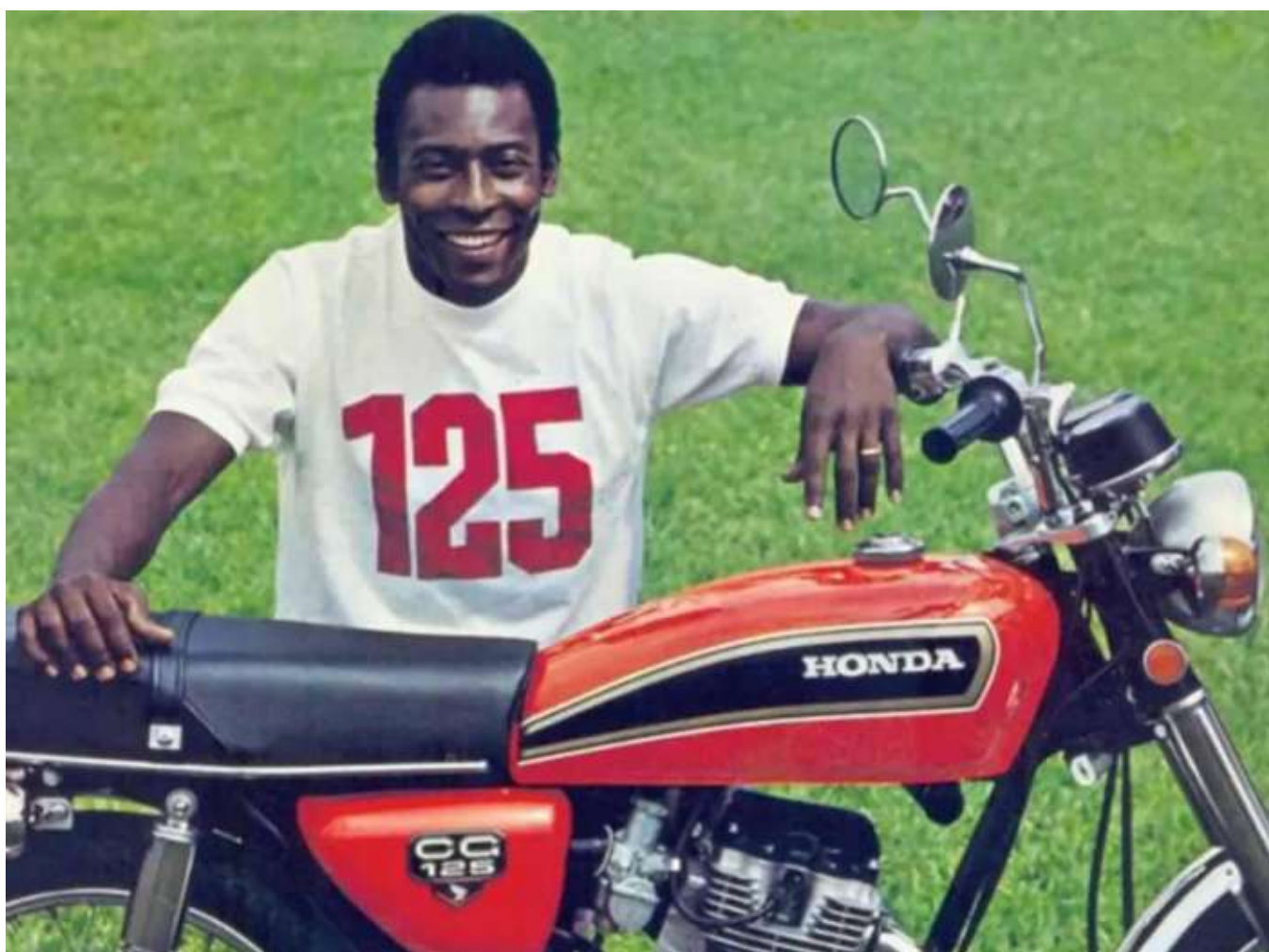


A Honda CG 125 surgiu no Brasil em 1976 e se tornou um best-seller da indústria nacional – incluindo carros e motocicletas –, um “*case*” mundial e precursora da família que mais vende veículos no mercado brasileiro. Para se ter uma ideia mais forte do real tamanho da família CG – atualmente, composta pela CG 160 e suas variações –, os números de vendas e a comparação com os carros mais emplacados da história da indústria automotiva nacional mostram o panorama preciso. Desde sua criação, a linha CG já colocou nas ruas brasileiras mais de 15 milhões de exemplares (7 milhões apenas da família equipada com motor de 125 cc, descontinuada em 2019) ante cerca de 3,35 milhões dos Volkswagen Fusca e de 8,5 milhões do

Gol. No ano passado, o automóvel mais emplacado no Brasil foi a picape Fiat Strada, com 144.690 unidades, enquanto a CG 160 teve cerca de 430 mil emplacamentos – os números de vendas de motocicletas em 2024 ainda não estão fechados. Assim como ocorre com a “CB”, a sigla “CG” não tem um posicionamento oficial da Honda para indicar um significado de sua origem, embora um senso popular indique que se traduz por “**City General**” – ou “*pau para toda a obra*”, devido aos múltiplos usos que o modelo permite.



Nos últimos anos, a CG 160 teve 62,5% de participação de mercado nas motocicletas de pequeno porte, o maior segmento no país, contando todos os tipos de veículos sobre rodas. A saga da CG 125 se iniciou na segunda metade da década de 70, quando sua primeira geração passou a ser produzida na Zona Franca de Manaus – e está lá até hoje –, parte integrante de uma política de isenção fiscal do Governo Federal da época para incentivar a industrialização da Região Norte. Agora chamada de Polo Industrial de Manaus (PIM), a zona franca amazonense foi criada em 1967, e a Honda Motos é uma de suas maiores empresas.



A CG 125 brasileira pouco tem a ver com a CB 125 importada do Japão e vendida no Brasil no início dos anos 70, uma bicilíndrica com um cano de descarga de cada lado da moto e 14 cavalos de potência. Quando a Honda tomou a decisão de produzir a CG 125 no Brasil, ela já tinha a convicção de que seria um modelo para estremecer o mercado nacional. Para tanto, convocou Pelé, o eterno “**Rei do Futebol**” e tricampeão do mundo pela Seleção seis anos antes, no México, para ser nada menos que o “*garoto-propaganda*” da nova motocicleta. Os principais pontos positivos para a grande popularização da CG 125 era a autonomia de mais de 55 km/l, o baixo custo de manutenção e a enorme versatilidade.

Equipada com motor de apenas um cilindro, quatro tempos tipo OHV (válvulas no cabeçote), a primeira geração da CG 125 tinha 11 cavalos a 9 mil rotações por minuto, 0,94 kgfm de torque a 7.500 mil giros, pouco mais de 100 km/h de velocidade máxima, freios a tambor na frente e atrás (com acionamento na manete ou no pé direitos), transmissão por corrente simples e um escapamento cromado no lado direito da moto. A CG 125 original tinha quatro marchas, todas engatadas para baixo, e embreagem na manete esquerda. As reduzidas eram feitas para cima, deixando marcas permanentes da ponta de borracha da alavanca de câmbio no calçado do

piloto. As reduzidas podiam ser feitas ainda pela parte de trás da haste de metal de trocas, com o calcanhar. A CG 125 não tinha nenhum dispositivo eletrônico embarcado, era tudo mecânico ou por cabos.



Bem mais silenciosa que o som agudo e estridente das irritantes “*cinquentinhas*” e a RD 125 da Yamaha com motor de dois tempos, a CG 125 era extremamente fácil de ser conduzida. Qualquer um aprendia a pilotá-la em pouco tempo, sem levar em contar, evidentemente, os necessários aprendizados de manobras e de jogo de corpo do piloto, fundamentais para se andar com segurança em uma moto, reduzindo os riscos de quedas. O design do tanque arredondado e meio “*corcunda*” – que logo ganhou o apelido de “*Bolinha*” – foi de 1976 a 1982. As demais especificações da CG 125 – a primeira – consistiam em arrefecimento a ar, injeção eletrônica, a gasolina (ainda não existia a tecnologia flex), suspensão dianteira telescópica convencional e traseira bishock, 107 quilos de peso, 1,98 metro de comprimento, 73,7 centímetros de largura, 1,07 metro de altura, 1,30 metro de entre-eixos, pedal de partida no lado direito, cavalete central e “*pezinho*” de parada no lado esquerdo (que muitas vezes o piloto esquecia de recolher ao sair com a

moto, se arriscando de levar um tombo), tanque de 14,6 litros, rodas de raios simples de 16 polegadas, farol e painel de instrumentos (duplo) redondos, banco para duas pessoas bem simples com uma cinta na metade dele para separar os dois lugares e um prosaico apara-barro na extremidade traseira. O “*mata-cachorro*” e um bagageiro atrás, ambos cromados, vinham como opcionais.



O sucesso da CG 125 foi instantâneo. Um ano depois de sua estreia, a moto da Honda já tinha 79% do mercado, com uma liderança que jamais perderia. Em 1978, foi lançada a ML, uma espécie de versão de luxo da CG. A Turuna, também uma variante da CG, viria em 1979, considerada a primeira moto esportiva produzida no Brasil, com linhas mais retas em comparação às da CG e com elementos encontrados na cobiçada CB 400 Four importada do Japão. O motor de 125 cc da Turuna trazia características técnicas evoluídas em relação ao da CG, como o comando de válvulas no cabeçote acionado por corrente. A potência de 14 cavalos, o torque de mais de um quilo e o baixo peso (em torno de cem quilos) davam à Turuna uma



performance muito superior à da “*irmã*” mais famosa e geravam olhares de inveja quando uma parava ao lado do dono de uma CG 125.

Também em 1979, a CG 125 recebeu uma nova suspensão dianteira, tipo Ceriani, com molas internas. Em 1981, a Honda lançou a CG 125 a álcool, existindo por apenas um ano mas com a marca de ser a primeira motocicleta no planeta a utilizar um combustível diferente da gasolina. Somente na cor preta com faixas vermelhas, a CG 125 a álcool tinha taxa de compressão mais alta, com o sistema de partida a frio em reservatório localizado sob o banco. Apesar de a marca japonesa afirmar que o consumo das duas configurações era o mesmo, o da variante a álcool era na prática quase 20% maior. A CG 125 com o combustível vegetal vinha com câmbio de 5 marchas, que só equiparia a CG a gasolina a partir de 1986.

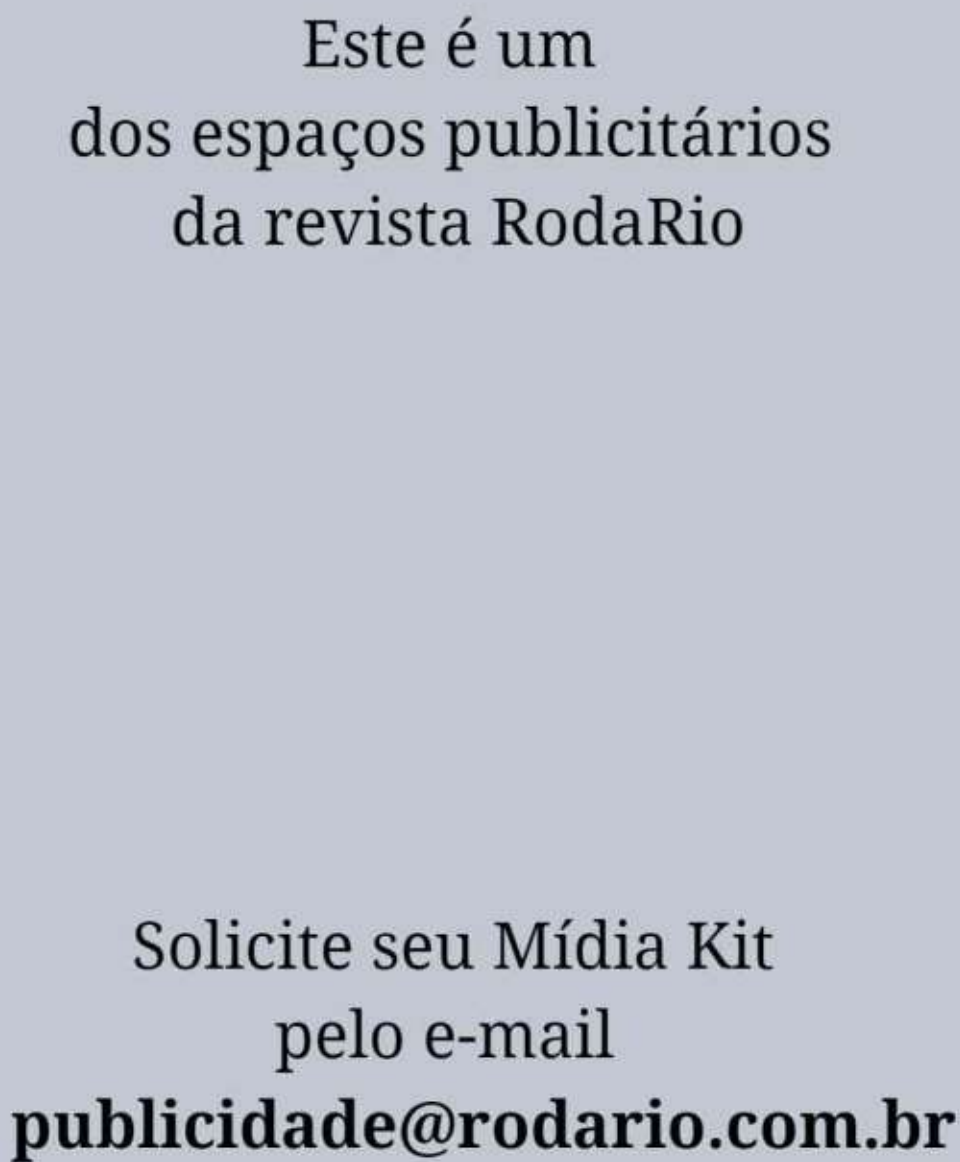


Três anos antes, a CG 125 recebeu as primeiras alterações visuais mais marcantes, com o tanque de combustível de 12 litros com linhas mais retas e o carburador adotando o sistema Ecco de injeção de combustível, visando maior economia de

combustível. O quadro teve aumentado o comprimento da balança traseira, crescendo a distância de entre-eixos para melhorar a estabilidade direcional. O sistema elétrico passou de seis para 12 volts e o diâmetro do freio dianteiro cresceu para 130 milímetros. Em 1988, viria a versão para uso profissional, a Cargo, com banco somente para o piloto e mais largo e um bagageiro projetado para receber um baú de carga.



A nona e atual geração da família CG chegou em 2016, juntamente com a introdução da motorização de 160 cm³, em substituição ao de 150 cm³ – o de 125 cc resistiria ainda até 2019 –, com um projeto totalmente novo e design inteiramente renovado. Foi introduzido o sistema CBS na CG 160 Start e a suspensão dianteira SFF (Separated Function Fork) na Titan, na Fan e na Start. A geração marcou ainda os 25 anos da linha Titan, com a Honda apresentando uma edição especial com nova pintura, grafismos inéditos e aplicação de logotipo no tanque de combustível. Em 2022, como capítulo mais recente na história quase cinquentenária de uma motocicleta que se confunde com a própria trajetória da indústria sobre duas rodas no Brasil, a linha CG ganhou novas cores e design da carenagem atualizado em todas as versões – Start, Fan, Titan e Cargo.



CAMINHO DA ROÇA



O setor de quadriciclos está em plena ascensão. Antes, eram exclusivamente associados ao lazer, agora, são essenciais em várias atividades profissionais, especialmente na agricultura, na qual se destacam por sua capacidade de percorrer longas distâncias e otimizar o transporte. A montadora curitibana MXF é uma das marcas que oferecem uma linha diversificada de produtos alinhados com as necessidades dos profissionais do campo. Dentre os modelos da MXF, o Attack 200c se sobressai em termos de atratividade no meio rural. Além de um ser equipado com um painel interativo que exibe informações importantes, como consumo de combustível e velocidade média, o quadriciclo conta com faróis de leds com tecnologia DRL (Daytime Running Light), que garantem visibilidade superior durante o dia. Com freios hidráulicos a disco e bagageiros

com cobertura plástica, o quadriciclo oferece controle e proteção para o transporte de equipamentos no campo. Sua capacidade de carga é de 150 quilos. *“A nossa linha de quadriciclos foi desenvolvida pensando nas necessidades dos produtores rurais, que buscam otimizar tempo e eficiência em suas atividades. É essencial escolher o veículo adequado e cuidar da manutenção para garantir a longevidade do equipamento”*, explica Anderson Santi, gerente de Marketing da MXF.

CONFIRMADA



A Yamaha Ténéré 700 segue confirmada para chegar ao Brasil no primeiro trimestre de 2025. A big trail acabou de receber mudanças estéticas, com atualizações nas versões padrão e rali. O design é inspirado nas motocicletas do mundo das competições, com novos faróis de leds e tanque de combustível de 16 litros colocado mais baixo, para melhorar o equilíbrio. O motor permanece sendo o dois cilindros CP2 de 690 cc, com 73 cavalos de potência e 6,8 kgfm de torque. O sistema eletrônico YCC-T (Chip Controlled Throttle) possibilita diferentes modos de condução, como o **“Sport”** e o **“Explorer”**.

O COSTUME DE CUSTOMIZAR



A Harley-Davidson começa a revelar as primeiras novidades para 2025, incluindo algumas renovações de modelos e o programa **“Harley-Davidson Factory Custom Paint & Graphics”**, que oferece opções exclusivas de pintura e grafismos para determinados modelos, como as Street Glide, Road Glide e Road King Special. Para os consumidores norte-americanos, a moto poderá ser pintada diretamente na fábrica da Harley-Davidson com a cor e o grafismo escolhido pelo cliente. Uma das novidades é o retorno da pintura Firestorm, que já foi mostrada na Street Glide. O novo programa de pintura customizada da Harley-Davidson foi desenvolvido para atender aos clientes que desejam um acabamento exclusivo. As pinturas são aplicadas diretamente na fábrica, durante a montagem das motocicletas. Três opções de pintura customizada estarão disponíveis: Mystic Shift, Firestorm e Midnight Firestorm.

LÁ VEM ELA



Recentemente apresentada na Inglaterra, a linha 2025 da Triumph Speed Twin 900 chega ao Brasil no segundo trimestre deste ano, com melhorias que prometem elevar a experiência de pilotagem. O motor bicilíndrico arrefecido a líquido manteve 65 cavalos a 7.500 rpm e torque de 8,15 kgfm a 3.800 rpm, mas os aprimoramentos na estrutura incluem novas suspensões e um design mais contemporâneo. A Speed Twin 900 passa a contar com um garfo telescópico invertido da marca Marzocchi, proporcionando melhor absorção de impactos. Na traseira, a moto recebe uma balança de alumínio e novos amortecedores com reservatório de gás separado. A ergonomia também foi aprimorada: houve alterações no posicionamento do guidão, as pedaleiras foram rebaixadas e o assento foi elevado. O modelo conta com um sistema de medição inercial e freios ABS otimizados para curvas, além de dois modos de pilotagem: **“Rain”** e **“Road”**. A nova Triumph Speed Twin 900 terá preço sugerido de R\$ 56.990.

DANDO UM TEMPO

PRAZO DE CONCLUSÃO DOS PROCESSOS DE PRIMEIRA HABILITAÇÃO É PRORROGADO POR 90 DIAS

DA REDAÇÃO



O Detran/RJ informa que os candidatos à primeira habilitação com conclusão da carga horária prática em 2024 e que deveriam encerrar o processo até 31 de dezembro terão mais 90 dias de prazo para finalizar seus processos e obter a CNH. A prorrogação atende a decisões judiciais, altera o prazo para a conclusão do processo de habilitação e estende os prazos de validade dos processos de habilitação até 31 de março de 2025. Nos últimos meses, o Detran/RJ aumentou o número de vagas para provas práticas, com o objetivo de atender ao aumento de demanda provocado pelos processos de primeira habilitação iniciados no período da pandemia. A marcação dos exames é de responsabilidade dos centros de formação de condutores (CFCs), nos quais os usuários tiveram aulas práticas.

PARA DAR O GÁS

R\$ 300 MILHÕES SERÃO INVESTIDOS EM INFRAESTRUTURA DE ABASTECIMENTO DE GNV PARA AMPLIAÇÃO DO PROJETO “CORREDORES SUSTENTÁVEIS”



A Naturgy, distribuidora de gás natural do Estado do Rio de Janeiro, acaba de anunciar investimentos de R\$ 300 milhões em infraestrutura para atender ao projeto **“Corredores Sustentáveis”**. Coordenada pela Secretaria de Estado de Energia e Economia do Mar, a iniciativa permite que caminhões e ônibus

abasteçam com GNV e trafeguem entre os Estados da região Sudeste. O primeiro corredor foi implantado na Rodovia Dutra, e a Washington Luís também já conta com postos adaptados. Atualmente, são 11 postos nas duas rodovias. Com a conversão dos veículos pesados, a expectativa é aumentara demanda por GNV no Estado do Rio, o maior consumidor do combustível no Brasil. Ao ampliar o mercado para atender à frota pesada, além do desenvolvimento econômico, o Estado contribui para uma solução mais sustentável no transporte de cargas e de passageiros. A substituição do diesel pelo gás natural representa redução de emissão de CO₂ em torno de 20% e diminuição de mais de 90% de material particulado. ***“Existem mais de mil caminhões movidos a GNV circulando nas rodovias que interligam os Estados do Sudeste diariamente. O Rio de Janeiro já é referência em abastecimento de GNV para veículos leves, e temos certeza de que ter uma ampla rede preparada para os pesados incentivará cada vez mais a venda de caminhões movidos com esse combustível”***, afirma Giselia Pontes, diretora Comercial da Naturgy.