

ANO V - EDIÇÃO 255 - 14 DE AGOSTO DE 2025

ISSN 2764-0698
RODARÍO

TODAS AS QUARTAS-FEIRAS,
BAIXE SUA REVISTA GRÁTIS
EM WWW.RODARIO.COM.BR



TESTE DO CHEVROLET ONIX PLUS (SEDÃ) E ONIX HATCH



TESTE

FIAT TORO 2026

**GWM LANÇA CAMINHÃO
MOVIDO A HIDROGÊNIO
PARA MERCADO BRASILEIRO**

**NOVA TRIUMPH
TWIN 900 TRAZ
VISUAL RENOVADO**





A ducentésima quinquagésima quinta edição de **RodaRio** tem no **Destaque** a reestilização da picape intermediária **Fiat Toro**, que continua sendo produzida Polo Automotivo de Goiana (PE). O **Panorama** mostra como ficou o **novo Chevrolet Onix**, hatch compacto fabricado em Gravataí (RS). O **CarNews** apresenta a série limitada do **GWM Ora 03**, a BEV58, hatch 100% elétrico que

permanece vindo importado da China. O **TranspoNews** apresenta o **caminhão GWM Hydrogen powered by FTXT** que a marca chinesa está trazendo para testes no mercado brasileiro. E o **MotoNews** tem as mudanças visuais, mecânicas e de tecnologia da clássica naked **Triumph Speed Twin 900**, que chega agora às concessionárias brasileiras. A edição tem ainda as notas temáticas de **CarMais**, **TranspoMais** e **MotoMais** e a editoria **Rio**, com os destaques automotivos cariocas e fluminenses na coluna **Espaço Motor Rio**, do jornalista João Mendes.

Boa leitura!

ÍNDICE

Rio: coluna "Espaço Motor Rio".....	05
CarMais	14
CarNews: nova versão do GWM Ora 03.....	21
Panorama: novo Chevrolet Onix.....	25
Destaque: teste da picape Fiat Toro.....	30
TranspoNews: caminhão a hidrogênio da GWM.....	39
TranspoMais	43
MotoNews: mudanças na Triumph Speed Twin 900....	47
MotoMais	51



RODARIO

Uma revista diferente - porque não tem igual!

FUNDADOR
LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA
IN MEMORIAM

DIRETORA
LUIZA KREITLON

EDITOR
DANIEL DIAS

FOTOGRAFIA E TRATAMENTO DE IMAGEM
LUIZA KREITLON

EDITORIAÇÃO
MANUELA RIBEIRO

SERVIÇOS EDITORIAIS
AGÊNCIA AUTOMOTRIX

CELULAR/WHATSAPP: (21) 996452011
E-MAIL: REVISTA@RODARIO.COM.BR



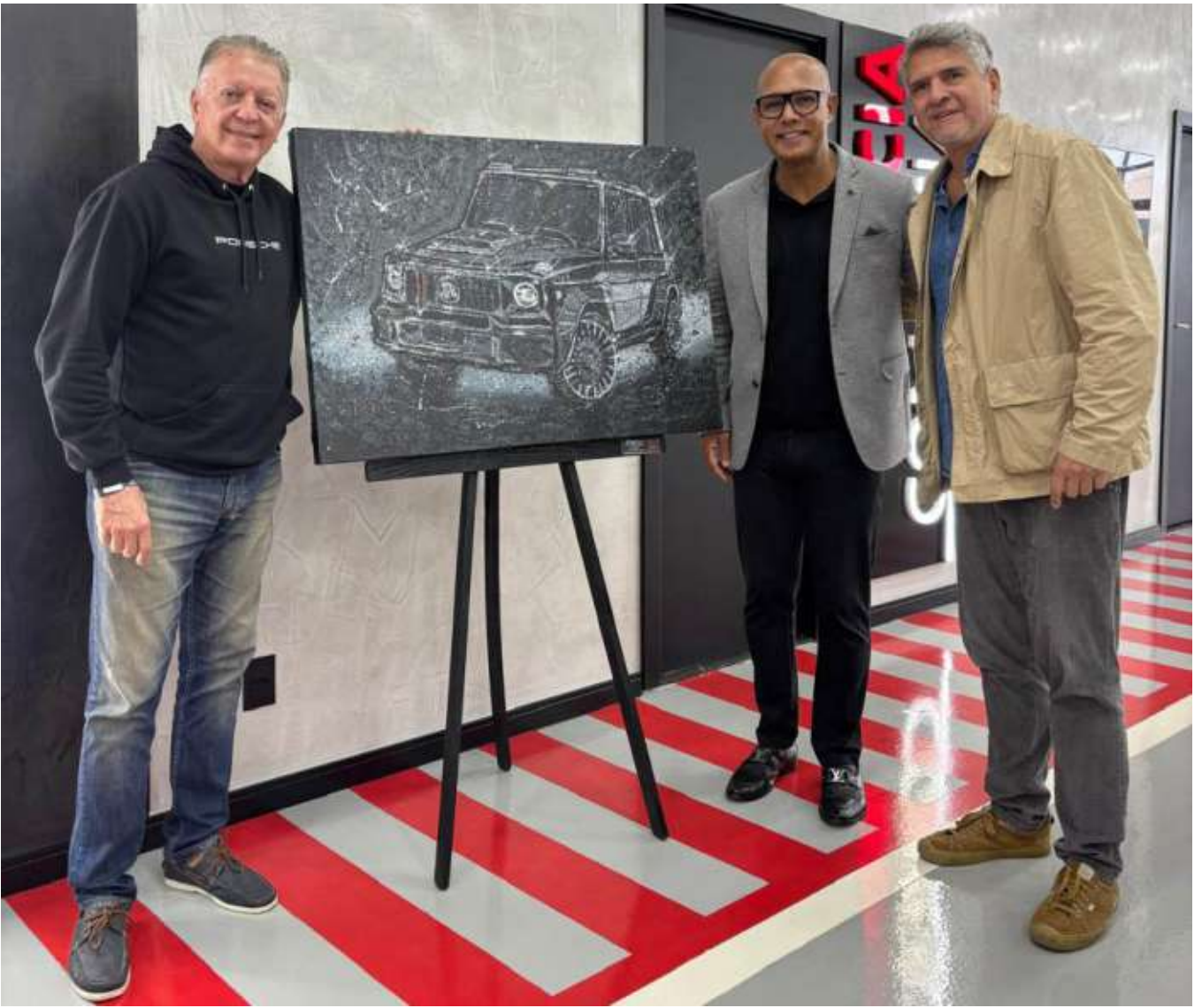


Renato Reis comanda a **Solution Place Blindagens**, e promoveu com o **Grupo AB** evento de relacionamento com clientes e amigos. É o **Mens Club**, que ele pretende fazer a cada três meses. Na primeira edição, teve degustação de cervejas, vinhos, cafés, charutos, churrascos, canapés e muito mais.





RIO DJ Sabrina animando o Mens Club by Grupo AB Solution Place.



Na direita, o artista plástico **Marco Velásquez** expondo uma de suas obras com o anfitrião, **Renato Reis**, ao seu lado e este que vos escreve na lateral esquerda.





A turma da **Stuttgart Porsche**, da esquerda para a direita, **Leo Saraiva, Rubens, Jessica e Aline Picinin**, promoveram café da manhã para comemorar o **Dia dos Pais**. As crianças se divertiram, enquanto os pais ganharam lembrança do evento. Tudo muito chic!









Vicente Schulemburg, primeiro à esquerda, comemorou aniversário junto com **George Olivo**, ao centro, na reunião mensal dos antigomobilistas organizada pelo **Veteran Car Clube do Brasil**, no **Shopping Downtown**. O decano da turma, **José Cândido Muricy**, 91 anos, à direita, confere de perto a alegria dos aniversariantes.





**JOÃO MENDES APRESENTA COM SERGIO PITTA
O PROGRAMA ESPAÇO MOTOR NA RÁDIO
POSITIVIDADE FM 104.5 RJ, TODA QUARTA,
ÀS 20 H, COM REAPRESENTAÇÃO AOS SÁBADOS, ÀS 8 H**



NOVIDADES NA LINHA AMARELA

DA REDAÇÃO



Responsável pela administração da Linha Amarela, da cidade do Rio, a concessionária Lamsa fez substituição de placas com indicação de proibição de circulação de ciclistas e pedestres por novo modelo de sinalização entre as alças de acesso de 1 a 9, em ambos sentidos da pista. A empresa também concluiu outros serviços de manutenção na via expressa, como recuperação do guarda-corpo no Viaduto de Manguinhos, com reposição de materiais, preparação da estrutura e acabamento. A Lamsa vistoriou ainda alguns trechos com iluminação apagada. A verificação ocorreu nos acessos 5, sentido Fundão, em Del Castilho, no acesso 6, sentido Barra da Tijuca, na curva em Inhaúma, na saída 4A, em Del Castilho, próximo à cabine da Polícia Militar, no sentido Fundão, e na saída 6, sentido Barra da Tijuca, na altura da Estrada Adhemar Bebiano. A empresa fez podas preventivas e poda alta em alguns dos trechos da via, que recebeu limpeza e manutenção do sistema de drenagem nos acessos e saídas dos sentidos Fundão e Barra, incluindo os pontos da Estrada Velha da Pavuna, sentido Barra, acesso 4, saídas 4, 4A, 5 e 6 e acessos 5A, 6 e 4A.

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO

CAÇAMBA QUE SUSTENTA



Entre as montadoras, a Fiat manteve a primeira colocação em julho, com 50.604 unidades vendidas e 22,01% de participação de mercado, devido principalmente à Strada, líder no acumulado do ano, com 75.592 unidades emplacadas ante 70.155 do Volkswagen Polo. A marca italiana foi seguida da alemã Volkswagen, com 41.630 vendas e 18,1% de “*market share*”, da norte-americana General Motors (24.441 e 10,6%), da japonesa Toyota (17.291 e 7,5%), da sul-coreana Hyundai (16.572 e 7,2%), da norte-americana Jeep (9.950 e 4,3%), da francesa Renault (9.862 e 4,29%), da chinesa BYD, que só vende eletrificados no Brasil, com 9.693 emplacamentos e 4,22% de “*share*”, e das japonesas Nissan (7.939 e 3,4%) e Honda (7.433 e 3,2%).

EMPATE TÉCNICO



De acordo com a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), foram vendidos entre carros de passeio e comerciais leves 229.948 unidades em julho deste ano, com aumentos de 13,7% em relação ao mês anterior e de 1,18% ante julho de 2024. No acumulado de vendas, foram emplacados 1.361.185 veículos, com alta de 4,3% em comparação ao mesmo intervalo do ano passado. Nos modelos, o hatch compacto Volkswagen Polo e a picape compacta Fiat Strada ficaram praticamente empatados em julho, com apenas 45 unidades separando os dois, com 12.940 para o Polo e 12.895 para a Strada. Em terceiro, ficou o hatch compacto Fiat Argo (9.966), à frente do SUV compacto Volkswagen T-Cross (9.022), do subcompacto Fiat Mobi (8.089), do SUV compacto Hyundai Creta (7.856), do hatch compacto Chevrolet Onix (7.689), do SUV compacto Chevrolet Tracker (6.974), do SUV médio Toyota Corolla Cross (6.866) e do SUV compacto Nissan Kicks (6.341), já com um mês cheio de vendas da nova geração do carro produzido em Resende (RJ).

EQUIPADA E MAIS BARATA



A Ram lançou a linha 2026 da picape Rampage com mais equipamentos e mudanças na oferta de motores. Agora, só a R/T traz o 2.0 turbo Hurricane a gasolina, com 272 cavalos e 40,8 kgfm. As demais usam o 2.2 turbodiesel de 200 cavalos e 45,9 kgfm. Em todas, o câmbio é automático de 9 marchas com tração 4x4. Outra boa é a redução nos preços de todas as versões, que ficaram até R\$ 30 mil mais em conta, com a Big Horn a R\$ 226.990, a Rebel a R\$ 252.990, a Laramie a R\$ 262.990 e a R/T a R\$ 269.990. A Rebel, a Laramie Night Edition e a R/T ganharam lanternas escurecidas, como nas Ram importadas. Já a R/T recebeu nova calibração de suspensão, mais confortável, e pneus com tecnologia de autovedação. Já a Big Horn passa a ter sensores de estacionamento dianteiros de série. **(colaborou João Buffon)**

ESTREIA NOVA TOPO DE LINHA



A linha Honda City ganhou reforço de peso: a Touring Sport. A nova versão topo de linha do hatch produzido em Itirapina (SP) tem apelo mais esportivo, destacando visual diferenciado com elementos que harmonizam com a grande dianteira em Black Piano integrada aos faróis. A variante traz a cor exclusiva Vermelho Supernova e chega às concessionárias no final deste mês, com preço sugerido de R\$ 152.800 e garantia de três anos sem limite de quilometragem. O City mantém o motor 1.5 16V DOHC i-VTEC aspirado de quatro cilindros com injeção direta, de 126 cavalos a 6.200 rpm e 15,5 kgfm de torque a 4.600 giros, associado à transmissão automática tipo CVT com 7 marchas simuladas.



NOVIDADE SALGADA



Ruim para quem quer comprar o Volkswagen Tera. Dois meses depois de seu lançamento, o crossover compacto da marca alemã já ficou mais caro. O aumento foi o mesmo para todas as versões: R\$ 1.900. Com isso, o Tera MPI, a opção de entrada, passa de R\$ 103.990 para R\$ 105.890 a partir deste mês. Logo acima, o Tera TSI é vendido agora por R\$ 118.890, enquanto a Comfort não sai por menos de R\$ 128.890. O Tera High, topo de linha, custa R\$ 141.890, mas pode chegar a R\$ 148.849 quando equipado com os pacotes ADAS, Outfit e pintura bicolor. Sob o capô, o Tera MPI traz motor 1.0 aspirado de 84 cavalos e câmbio manual de 5 marchas, enquanto as demais variantes usam o 1.0 turbo de 116 cavalos com transmissão manual de 5 marchas no Tera TSI e automática de 6 na Comfort e na High. (**colaborou João Buffon**)

MAIS DO MESMO



Julho teve a venda de 25.145 eletrificados no Brasil, com alta de 17,9% sobre o mês anterior, sendo 6.982 de 100% elétricos (crescimento de 18,1%) e 18.183 de híbridos (avanço de 17,8%). Nos elétricos, a chinesa BYD ficou em primeiro, com 5.487 emplacamentos e 78,5% de participação no segmento, à frente da sueca Volvo (329 e 4,7%), das chinesas GAC (271 e 3,8%) e GWM (191 e 2,7%) e da francesa Renault (182 e 2,6%). O BYD Dolphin Mini foi novamente o mais vendido, com 3.010 unidades. Nos híbridos, a italiana Fiat foi a primeira, com 4.690 vendas e 25,8% de “*market share*” no segmento, seguida da BYD (4.204 e 23,1%), da GWM (3.741 e 20,6%), da japonesa Toyota (1.352 e 7,4%) e da alemã Mercedes-Benz (725 e 3,9%). O GWM Haval H6 ficou em primeiro entre os híbridos, com 2.990 unidades emplacadas.

EXCLUSIVIDADE PARA POUCOS



A BMW lançou no Brasil o novo X6 Dark Edition, limitado a apenas 50 unidades. Com preço de R\$ 899.950, o modelo tem como base a versão xDrive40i M Sport e traz como diferenciais carroceria na cor Preto Safira, rodas exclusivas de 22 polegadas e peças em fibra de carbono. O X6 Dark Edition conta ainda com faróis de máscara negra, grade iluminada e retrovisores e spoiler em carbono. Pinças de freio vermelhas, cintos de segurança M Sport e som Harman Kardon completam o pacote esportivo, que traz motor 3.0 TwinPower Turbo de seis cilindros com 381 cavalos de potência e 55,1 kgfm de torque, associado à transmissão automática de 8 marchas e à tração integral xDrive, suficientes para levar o carro até 100 km/h em 5,4 segundos e à máxima de 250 km/h. Por dentro, há duas telas de 12,3 polegadas integradas, sendo uma delas para a central multimídia, com espelhamento para Apple CarPlay e Android Auto sem fio. (**colaborou João Buffon**)

ALIMENTANDO A FAMÍLIA

A CHINESA GWM LANÇA NO BRASIL A TERCEIRA VERSÃO DO ELÉTRICO ORA 03, EM SÉRIE ESPECIAL LIMITADA

POR DANIEL DIAS/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO



A GWM acaba de dar início à venda no Brasil do Ora 03 BEV58, versão limitada a mil unidades para o país, ampliando a gama do hatch 100% elétrico importado da China, que desembarcou no mercado brasileiro em agosto de 2023. A nova variante do Ora 03 estará disponível em quatro opções de cores: Azul Copacabana, Vermelho Brava, Branco Ágata e Preto Hematita. Com a chegada da nova série, a família do elétrico passa a contar com preços promocionais, com bônus incluído, por tempo limitado. Assim, a Skin BEV48 passa a ter preço de R\$ 154 mil e a GT BEV63, R\$ 189 mil, enquanto a nova BEV58 custará R\$ 169 mil durante a promoção da GWM. A marca chinesa coloca à disposição a escolha por uma de três ofertas adicionais na hora da compra: financiamento com taxa zero, seguro gratuito ou R\$ 10 mil na troca do carro usado (trade-in).



Com bateria de 58 kWh e autonomia de até 420 quilômetros pelo ciclo europeu WLTP ou 315 quilômetros pelo Inmetro, o Ora 03 BEV58 se posiciona entre as duas configurações já existentes no mercado brasileiro. A nomenclatura “BEV” (Battery Electric Vehicle) somada à capacidade da bateria reforça a nova identidade elétrica da linha – BEV48, BEV58 e BEV63 –, com as capacidades variando de 48 kW a 63 kW. ***“O Ora 03 BEV58 entrega um pacote extremamente competitivo em desempenho, design e tecnologia. Ele amplia a gama com uma opção equilibrada que agradará quem busca custo-benefício sem abrir mão da performance e de um pacote completo de equipamentos”***, afirma Diego Fernandes, diretor de Operações da GWM Brasil.

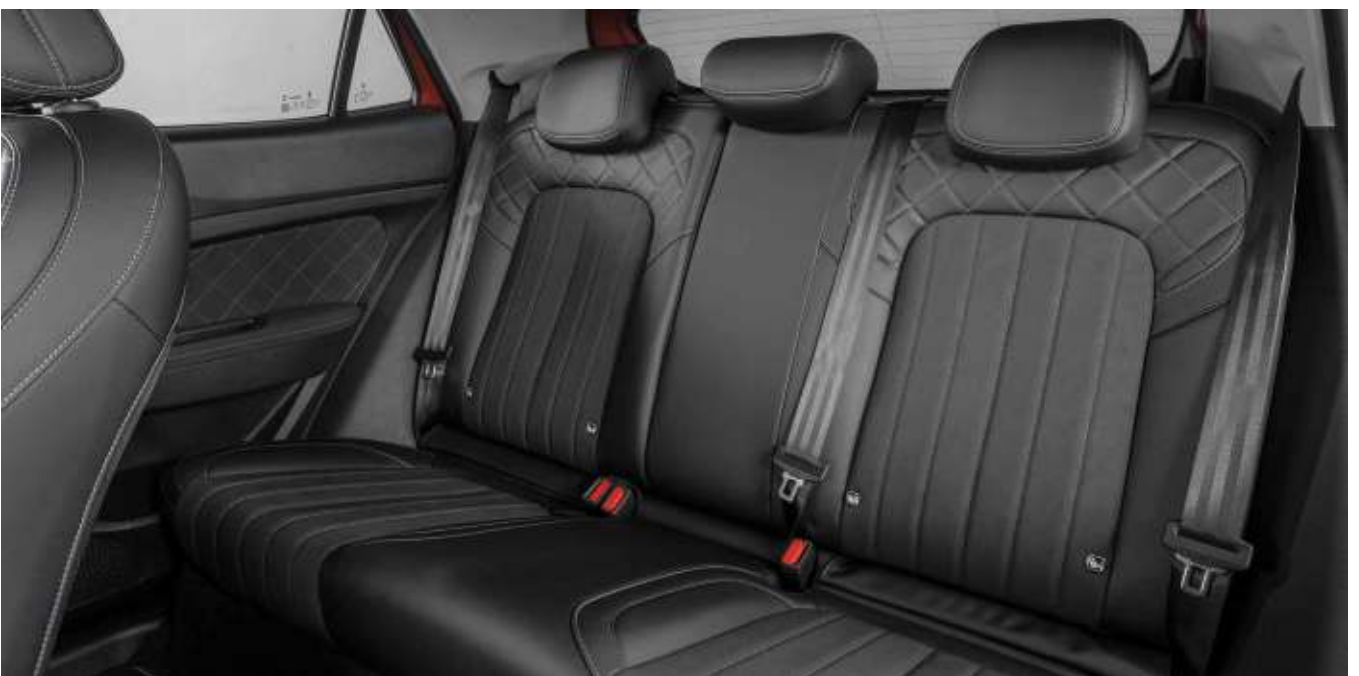




Visualmente, a série limitada se destaca por itens exclusivos em relação à versão de entrada Skin, da qual é originada, ganhando teto solar panorâmico, carregador de celular por indução de 15W, espelho interno fotocromático, teto e retrovisores pintados de preto e interior totalmente em preto. O Ora BEV58 tem motor de 171 cavalos de potência e 25,5 kgfm de torque instantâneo, como em todo carro 100% elétrico. De acordo com a GWM, o carro entrega boa agilidade e dirigibilidade suave para o uso urbano e rodoviário. Conta com os modos de condução **“Normal”**, **“Eco”**, **“Sport”** e **“Eco Plus”** e os de assistência de direção **“Confort”**, **“Normal”** e **“Sport”**. O elétrico oferece também a possibilidade de ser conduzido apenas com o pedal do acelerador (**“One Pedal Driving”**), no qual o motorista reduz a aceleração tirando o pé do pedal da direita, recuperando energia. Esse modo de direção é aconselhado para o trânsito urbano, no qual há mais reduções de velocidade para a regeneração de energia.



A GWM garante que o BEV58 tem o mesmo padrão de segurança da família Ora 03, e destaca os sete airbags, os freios com ABS e EBD, o alerta de frenagem autônoma de emergência, inclusive em relação para pedestres, motos e bicicletas, a câmera de 360 graus, o assistente de ponto-cego com alerta de abertura de portas, o reconhecimento de placas e o assistente de permanência em faixa. Para a fabricante chinesa, um dos destaques da linha Ora 03 é a condução semiautônoma de nível 2+, que incorpora ao nível 2 evoluções dos sistemas de assistência ao motorista com funcionalidades a mais, como capacidade de fazer ultrapassagens sob certas condições ou maior alcance de atuação em diferentes tipos de vias. O nível 2 de assistência autônoma em direção, também conhecido como automação parcial, refere-se a veículos equipados com sistemas avançados de assistência ao motorista (ADAS), que podem controlar sozinhos tanto a direção quanto a aceleração em algumas situações.



ALÉM DO VISUAL

CHEVROLET APRESENTA AS VERSÕES ATUALIZADAS DO ONIX HATCH E DO ONIX PLUS (SEDÃ)

POR JOÃO BUFFON/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Poucas semanas depois de serem revelados oficialmente, os novos Chevrolet Onix e Onix Plus finalmente chegaram ao mercado. Com novidades no design por dentro e por fora, a linha 2026 dos compactos da montadora norte-americana – produzidos em Gravataí (RS) – também ganharam melhorias na motorização e em aspectos como suspensão, direção e câmbio para ficarem mais eficientes e econômicos. O Onix 2026 ganhou novos faróis – full-led nas versões LTZ, Premier e RS – e uma nova grade frontal, maior em relação à anterior. Dependendo da configuração, há detalhes cromados ou na cor preta. O para-choque mudou, com ângulo de ataque 30% maior para evitar eventuais “*raspadas*” de frente ao passar por quebra-molas, valetas ou rampas, corrigindo uma das principais reclamações dos proprietários do modelo.



As versões mais caras do Onix trazem sensor de ponto cego, carregador por indução, faróis e lanternas de leds, painel digital e multimídia maior. Os preços são os mesmos da linha 2025, com exceção da opção de entrada 1.0 MT do Onix hatch, que ganhou R\$ 3 mil de desconto por se enquadrar na isenção de IPI do programa “**Carro Sustentável**”. Os preços são de R\$ 99.990 na 1.0 MT, R\$ 107.290 na 1.0 turbo MT, R\$ 112.290 na 1.0 turbo AT, R\$ 118.290 na LT 1.0 turbo AT, R\$ 123.490 na LTZ 1.0 turbo AT, R\$ 129.190 na Premier 1.0 turbo AT e R\$ 130.190 na RS 1.0 turbo AT. No sedã Onix Plus, são de R\$ 106.790 na 1.0 MT, R\$ 113.990 na 1.0 turbo MT, R\$ 118.990 na 1.0 turbo AT, R\$ 123.790 na LT 1.0 turbo AT, R\$ 129.990 na LTZ 1.0 turbo AT e R\$ 136.490 na Premier 1.0 Turbo AT. A garantia subiu de três para cinco anos.





Na traseira, o Onix hatch ganhou apenas um novo design na parte inferior do para-choque, ficando mais esportivo. O sedã Onix Plus recebeu lanternas com lentes translúcidas, mas sem mudar os elementos internos. A atualização deixou os dois modelos mais modernos visualmente. Por dentro, o tablier foi totalmente renovado. Há linhas mais retas, embora o revestimento permaneça predominantemente de plásticos rígidos. Dependendo da variante, existem diferentes combinações de cores. Na Premier, topo de linha do Onix Plus, o painel traz detalhes em azul e laranja, assim como nos bancos e no tecido das portas dianteiras. Na RS, opção de apelo esportivo e que passa a ser a topo de linha do hatch, o preto é acompanhado de elementos em vermelho. O principal destaque é o novo painel digital de 8 polegadas que equipa os dois modelos a partir da versão LT. Nas configurações mais em conta, seguem os mostradores analógicos.





A central multimídia ficou maior a partir da LT, com tela de 11 polegadas, oferecendo conectividade com Android Auto e Apple CarPlay sem fio, Bluetooth, Wi-Fi integrado (pago à parte) e OnStar. Outra novidade é a inclusão de uma entrada USB tipo C no console. O porta-malas do hatch tem 275 litros de capacidade, enquanto o do sedã leva até 463 litros. Os bancos ficaram mais confortáveis graças às novas espumas, aos apoios internos e à nova padronagem de tecido. Completa as melhorias o sistema de ar-condicionado, que ficou mais eficiente e silencioso. Dentre os itens de série, todas as variantes contam com seis airbags, retrovisores elétricos, vidros e travas elétricos, ar-condicionado e chave presencial.



Sob o capô, o Onix manteve o motor 1.0 turbo flex de injeção indireta, que ganhou atualizações para ficar mais econômico e eficiente. Ele passa a oferecer 115,5 cavalos de potência tanto com gasolina quanto com etanol e 16,3 kgfm de torque com gasolina e 16,8 kgfm com etanol. O câmbio pode ser automático ou manual, os dois de 6 marchas. Esse motor equipa as versões LT, LTZ, Premier e RS do Onix e LT, LTZ e Premier do Onix Plus. O consumo melhorou, chegando a médias de 17,7 km/l com gasolina na estrada. Durante o evento de lançamento, foram testados o Onix RS e o Onix Plus Premier, que compartilham o mesmo “*powertrain*”.



A suspensão do Onix 2026 foi recalibrada, ficando mais macia e filtrando melhor os impactos. O comportamento dinâmico dos dois modelos continua muito bom, e a carroceria não inclina muito em curvas de alta velocidade. Ao volante, tanto o hatch quanto o sedã se parecem bastante, com a diferença sentida pelo entre-eixos maior do Plus (2,56 metros ante 2,60 metros) e do balanço traseiro, o que contribui para uma menor ação do vento lateral na carroceria. A direção também foi recalibrada, ficando mais suave e direta. O câmbio passa a contar com uma relação mais alongada, enquanto o “*turbo lag*” diminuiu. As configurações 1.0 MT e “**100 Anos**” – em homenagem ao centenário da Chevrolet no Brasil – mantiveram os números de potência e torque, com motor 1.0 flex aspirado de até 82 cavalos, sempre com câmbio manual de 6 marchas.

UM ROSTO FAMILIAR

FIAT ATUALIZA A TORO PARA A LINHA 2026 COM NOVIDADES ESTÉTICAS E TECNOLÓGICAS, MAS SEM MEXER NO CONJUNTO MECÂNICO

POR YURI RAVITZ/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO/YURI RAVITZ



Perto de completar dez anos de mercado, a Fiat Toro acaba de passar por mais uma reestilização, para alinhar sua identidade visual aos futuros modelos da marca italiana. O segundo “*facelift*” da picape intermediária – líder de vendas do segmento desde seu lançamento – chegou em um momento de comemorações para a Stellantis, pois no mês passado, a Toro bateu a marca de 600 mil unidades produzidas no Polo Automotivo de Goiana (PE). Diferente das alterações promovidas em 2021, as mudanças de agora foram mais expressivas e contemplam todo o exterior da picape, bem como o acabamento interno e o pacote tecnológico de cada uma das versões. Já a parte de motor, transmissão e sistemas de tração não teve alterações.



A Fiat Toro 2026 chega com boa oferta de configurações divididas em duas alternativas totalmente distintas de conjunto mecânico. As variantes com motor T270 flex são a Endurance por R\$ 159.490, a Freedom por R\$ 169.490, a Volcano por R\$ 186.490 e a Ultra por R\$196.490. As opções com motor TD450, movido a diesel, são a Volcano por R\$ 210.490 e a Ranch, a topo de linha, por R\$ 228.490. O motor T270 é o conhecido 1.3 turbo que estreou na picape em 2022 e equipa vários modelos da Stellantis, entregando até 176 cavalos de potência e 27,5 kgfm de torque alinhado ao Proconve L8. Já o TD450 é o novo 2.2 turbodiesel, que chegou primeiro à Ram Rampage, estreando na Toro em fevereiro deste ano, gerando até 200 cavalos e 45,9 kgfm.



Externamente, a Toro 2026 adotou novas guias em leds na porção superior da dianteira, trazendo elementos segmentados que remetem ao visual do Grande Panda, modelo europeu responsável por ditar a nova linguagem dos modelos da Fiat em todo o planeta. Também há uma nova grade com filetes verticais proeminentes e um novo para-choque com grandes porções em preto fosco, ambos pensados para lembrar o projeto europeu. Nas laterais, as opções de rodas para todas as versões são novas. A traseira adota pela primeira vez para-choque redesenhado e novas lanternas com todos os elementos luminosos de leds como ocorre no SUV estilo cupê Fiat Fastback.



Por dentro, as novidades da Toro foram bem mais discretas e incluem novos acabamentos para bancos, forros das portas dianteiras e painel, mudando o estilo da cabine de uma configuração para a outra da picape, novos grafismos para o cluster de instrumentos e o muito aguardado freio eletrônico de estacionamento com função auto hold, substituindo a antiga alavanca por um pequeno botão na parte inferior do console central. A Toro era o único modelo da arquitetura Small Wide que não contava com o recurso, diferenciando-se dos “irmãos” da Jeep (Renegade, Compass e Commander) e da Ram (Rampage).

EXPERIÊNCIA A BORDO

ELEVANDO O NÍVEL



De série, todas as versões da Fiat Toro 2026 saem de fábrica com freios a disco nas quatro rodas, faróis inteiramente em leds, rodas de liga leve (aro 17 até a Freedom e aro 18 nas superiores), freio eletrônico de estacionamento com auto hold, cluster digital de 7 polegadas, seis airbags, lanternas totalmente em leds, sensores traseiros de estacionamento e portas USB tipo A e C até para o pessoal de trás. Vários desses itens são novidade na variante Endurance, a mais barata da linha. A Freedom, um degrau acima, acrescenta câmera de ré, ar-condicionado de duas zonas, apoio de braço dianteiro e central multimídia com tela maior, de 8,4 polegadas. Subindo na hierarquia, a Volcano agrega sensores dianteiros de estacionamento, bancos em couro, chave tipo “*keyless*”, rodas aro 18, sensores crepuscular e de chuva, retrovisor interno fotocrômico, carregador por indução, faróis de neblina em leds e banco do motorista com ajustes elétricos.



Já a Ultra é a configuração **“top”** com motor T270 e traz todos os itens da Volcano e acrescenta capota rígida para a caçamba, santo-antônio, detalhes externos escurecidos, acabamentos internos em vermelho, estribos em preto, bolsa de carga, frenagem autônoma de emergência, alerta de saída de faixa e farol alto automático. A Ranch, mais cara com motor TD450, tem os mesmos itens da Ultra, com os acabamentos externos em cromado e os internos escurecidos. A nova grafia do painel de instrumentos trouxe mais clareza a algumas informações e uma certa sofisticação extra à Toro, fazendo uma dupla correta com os acabamentos internos revisados para deixar o ambiente da picape mais condizente com o preço pedido segundo a tabela atual. Apesar disso, a Fiat continuou a economizar na cabine, deixando de fora as saídas traseiras de ar-condicionado e os revestimentos de toque suave nas portas de trás – as peças são inteiramente em plástico rígido mesmo nas configurações mais caras, destoando da proposta do modelo. Para compensar, o ambiente é aconchegante e traz luzes de cortesia para todos.



IMPRESSÕES AO DIRIGIR

É SEMPRE BOM EVOLUIR



Atibaia/SP - O contato inicial com a Fiat Toro 2026 se deu de duas formas, alternando entre um circuito on-road feito por pistas pavimentadas a bordo da versão Ultra. A outra parte foi em trechos off-road, parcialmente executado por estradas de terra e alguns pequenos obstáculos ao volante da variante Ranch. No off-road, a primeira experiência com a Toro equipada com o motor 2.2 turbodiesel agradou bastante, pois o bloco movido a óleo combustível é sensivelmente mais forte do que o do T270 flex. Sobra disposição em todas as faixas de rotação, e a experiência foi enriquecida pelo som “*castanhado*” característico do propulsor a diesel. A transmissão automática de 9 marchas e o sistema de tração seletiva são velhos conhecidos do público brasileiro e continuam executando suas tarefas com decência, a não ser por algumas ocasiões esporádicas em que o câmbio insiste em segurar marchas sem necessidade, queixa antiga nos modelos da Stellantis.



Equipada com pneus todo-terreno, a Ranch mostrou um rodar muito suave e confortável o tempo inteiro, mesmo nos trechos de terra batida com desníveis que se apresentaram durante o trajeto escolhido pela marca, reforçando a ideia de dirigibilidade próxima a de um SUV sempre presente na picape intermediária da Fiat. Já no asfalto, a Toro Ultra mostrou um comportamento bem mais comedido, mas ainda satisfatório e sem ter performance insuficiente quando é mais exigida. Em ambos os casos, as médias de consumo oscilaram entre 13 km/l e 14 km/l, mostrando um bom nível de eficiência energética, pois a condução geral nos testes não teve a economia de combustível como prioridade. A Ultra alia o motor 1.3 turbo a uma caixa automática de 6 marchas com tração unicamente 4x2, apenas nas rodas dianteiras.



No final das contas, a última rodada de atualizações da Toro trouxe boas novidades sem pesar tanto nos preços, visando manter a competitividade da picape frente aos seus principais rivais – a Ford Maverick, com preços entre R\$ 219.990 e R\$ 239.990, a Renault Oroch, entre R\$ 126.690 e R\$ 140.790 e a Chevrolet Montana com valores entre R\$ 141.590 e R\$ 177.290. Contra a Maverick, a Toro leva vantagem pela gama maior de versões e por oferecer motorização a diesel, no entanto, perde em desempenho, espaço interno e itens de série. Se comparada à Oroch, a Toro se sobressai em todos os aspectos com exceção dos preços, consideravelmente mais elevados na picape da Fiat. Na comparação com a Montana, a Toro traz as mesmas vantagens frente à Maverick, porém, seus preços são mais elevados do que na rival da Chevrolet.



FICHA TÉCNICA

FIAT TORO RANCH TD450



Motor: 2.2 turbodiesel, 2.184cm³, 4 cilindros, 16 válvulas, injeção direta

Potência: 200 cavalos a 3.500 rpm

Torque: 45,9 kgfm a 1.500 rpm

Tração: integral seletiva com opção 4x4 reduzida

Transmissão: automática de 9 marchas com opção de trocas na alavanca ou em "*paddles shifters*" no volante

Carroceria: picape intermediária monobloco, cabine dupla, com 4 portas e 5 lugares

Dimensões: 4,95 metros de comprimento, 1,84 metro de largura (sem espelhos), 1,67 metro de altura, 2,98 metros de entre-eixos e 19,8 centímetros de altura livre em relação ao solo (15,4 centímetros quando carregada)

Peso em ordem de marcha: 1.945 quilos

Suspensão: dianteira independente tipo MacPherson, dotada de braços oscilantes inferiores com geometria triangular e barra estabilizadora, traseira independente tipo multi-link com rodas independentes, links transversais e longitudinais e barra estabilizadora

Rodas e pneus: 18 polegadas em alumínio com pneus 225/60 R18

Freios: discos ventilados nas quatro rodas com ABS e EBD de série

Capacidade da caçamba: 937 litros/1.010 quilos

Tanque de combustível: 60 litros

Preço: R\$ 228.490

LIMPEZA PESADA

GWM TRAZ CAMINHÃO MOVIDO A HIDROGÊNIO AO BRASIL PARA TESTES DE RODAGEM E POSSÍVEL COMERCIALIZAÇÃO

POR YURI RAVITZ/AutoMotrix
FOTOS: DIVULGAÇÃO



Dando continuidade aos esforços em favor da mobilidade limpa, a chinesa GWM trouxe ao Brasil seu primeiro cavalo-mecânico movido a hidrogênio para inspeções técnicas, validações e testes iniciais de rodagem. O caminhão foi projetado pela GWM Hydrogen-FTXT, subsidiária da marca chinesa, focada no desenvolvimento de tecnologias relacionadas ao hidrogênio como combustível. É parte de um Memorando de Entendimento assinado em 2023 com o governo do Estado de São Paulo, pensado para estudar a viabilidade geral da tecnologia no Brasil. Um outro acordo foi firmado no ano passado com o governo de Minas Gerais e a Universidade Federal de Itajubá para o desenvolvimento de caminhões movidos a hidrogênio verde.



O veículo desembarcou recentemente pelo Porto de Santos, no Estado de São Paulo, e seguiu para a fábrica da GWM em Iracemápolis (SP), onde será completamente inspecionado e validado antes de iniciar os testes de rodagem pelas ruas e estradas brasileiras. ***“A chegada deste caminhão representa mais do que um marco tecnológico. É o início da construção de um ecossistema de hidrogênio no Brasil, com parcerias estratégicas e soluções adaptadas à realidade do país. Os veículos com célula a combustível são, na essência, elétricos. Eles trabalham em conjunto com a bateria para garantir mais desempenho, segurança e autonomia. Por isso, antes de entrar em operação, passam por validações específicas da bateria e, na sequência, pelos testes da célula a combustível – que utiliza hidrogênio como vetor energético”***, explica Davi Lopes, presidente da GWM Hydrogen-FTXT Brasil.





O cavalo-mecânico eletrificado é equipado com bateria de 105 kWh aliada a um conjunto de cilindros que comportam até 40 quilos de hidrogênio. A potência do novo caminhão é estimada em torno de 500 cavalos, enquanto a autonomia não foi revelada. Os cilindros alimentam as células a combustível, que geram a eletricidade necessária para a movimentação do veículo. Parte dessa eletricidade pode vir das frenagens e das desacelerações do sistema de recuperação de energia. Na primeira fase dos testes, o foco será em pesquisa e desenvolvimento para que haja a transferência de conhecimentos entre as equipes brasileiras, além da colaboração com universidades e centros de pesquisa. Na sequência, o caminhão passará por testes controlados em pistas de prova para avaliações de suspensão, desempenho e segurança, começando sem cargas até evoluir para simulações de uso real.



Encerradas essas etapas, o cavalo-mecânico será levado para testes em infraestruturas de abastecimento com diferentes fontes de hidrogênio, do eletrolítico ao hidrogênio resultante da transformação do etanol. A GWM fará então uma avaliação econômico-financeira para estimar a viabilidade comercial da tecnologia no Brasil. Tudo faz parte dos esforços de pesquisa e desenvolvimento da GWM dentro do programa Mover do Governo Federal, para se alinhar ao plano global da companhia de neutralizar suas emissões de carbono até 2045. O cavalo-mecânico eletrificado da GWM será exibido pela primeira vez no Brasil no final desta semana durante a inauguração da fábrica da montadora em Iracemápolis. O evento marcará a abertura oficial da unidade e o início de uma nova fase nos investimentos da empresa em tecnologias limpas no país.



TRANSPOMAIS

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

POR EDMUNDO DANTAS/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO

AVANÇOS EM JULHO



A Fenabrave registrou em julho deste ano a venda de 10.523 caminhões, com aumento de 25,6% em relação a junho, e 2.754 ônibus, com avanço de 16,7% na mesma comparação. Entre as fabricantes de caminhões, a Volkswagen Caminhões e Ônibus ficou na liderança em julho, com 2.872 unidades comercializadas e 27,2% de participação de mercado, seguida da Mercedes-Benz (2.688 e 25,5%), da Volvo (1.733 e 16,4%), da Scania (1.369 e 13,01%) e da DAF (847 e 8,05%). Nos pesados, o Volvo FH 540 manteve a liderança, com 400 exemplares vendidos, à frente do DAF XF 530 (386 unidades), do Volvo FH 460 (361), do DAF XF 480 (284) e do Scania R460 (208). (**colaborou Daniel Dias**)

DO ÔNIBUS PARA A CASA



O Nomade, primeiro modelo da Marcopolo Motorhome, tem sido submetido a rigorosos testes para garantir padrão de qualidade, segurança e confiabilidade antes do início de sua comercialização. O Nomade é um motorhome com concepção do tipo integral e compacto, categoria que tem crescido tanto nos Estados Unidos quanto na Europa. Com design inovador e sofisticado, o Nomade tem 7,50 metros de comprimento, 2,36 metros de largura, 3,18 metros de altura total e 1,95 metro de altura interna. Desenvolvido com chassi específico para motorhome, tem 9,5 toneladas de PBT e 11,8 toneladas de capacidade de tração, rodas de 17,5 polegadas e pneus 235/75R de uso misto, motor Cummins F3.8 de 175 cavalos de potência, tração 4x4 com reduzida e câmbio automático Allison. ***“O Nomade atendeu com larga margem de folga aos parâmetros de um produto Marcopolo. Uma série de testes virtuais e físicos foram feitos tendo em vista a segurança, a durabilidade, a confiabilidade e o conforto”***, destaca Marcos Molon, gestor de Engenharia Experimental e Testes da Marcopolo.

BEM NA FOTO



A Foton Motor do Brasil atingiu novo marco na sua trajetória no país. De janeiro a julho deste ano, emplacou 693 caminhões, com crescimento de 165,5% em comparação ao mesmo período de 2024 e superando os 669 veículos registrados ao longo de todo o ano passado. Atualmente, o portfólio de caminhões Foton no Brasil conta com modelos que atendem a aplicações de vários segmentos, tendo o veículo de entrega de carga urbana S 315, o caminhão semileve 100% elétrico iBlue e os caminhões leves S 715 e S 916. No segmento de médios e semipesados, a marca chinesa oferece os modelos S 1217 e D 1722. O trem de força é assinado pelos motores Cummins e pelas transmissões da ZF.



HÍBRIDO PARA MUITO CHÃO



O SUV híbrido GWM Tank 300 participou da edição deste ano do Rali dos Sertões, percorrendo 4.115 quilômetros – incluindo o deslocamento de São Paulo até a largada em Goiânia (GO) e os 3.482 quilômetros oficiais cronometrados de Goiás ao litoral de Alagoas. O Tank 300 que participou do Rali dos Sertões tem sistema de força híbrido plug-in (que pode ser recarregado também em tomadas externas). Combina motor 2.0 turbo a gasolina com injeção direta a um elétrico, ambos trabalhando em conjunto com transmissão automática de 9 marchas. O sistema oferece potência e torque totais de 394 cavalos e 76,4 kgfm, respectivamente, permitindo aceleração de zero a 100 km/h em 6,8 segundos. A bateria de 37,1 kWh proporciona autonomia de até 75 quilômetros no modo 100% elétrico.

SEMPRE CLÁSSICA

NA LINHA 2025 QUE CHEGA AO BRASIL, A TRIUMPH SPEED TWIN 900 TRAZ VISUAL RENOVADO, MELHORIAS MECÂNICAS E MAIS TECNOLOGIA

POR JOÃO BUFFON/AUTOMOTRIX

FOTOS: DIVULGAÇÃO



A Triumph acaba de lançar a Speed Twin 900 linha 2025 no mercado brasileiro. Com preço inicial de R\$ 61.190, a nova moto naked da marca britânica chega ao Brasil com visual renovado, melhorias mecânicas e mais tecnologia. Seguindo os passos da clássica linha Bonneville, a Speed Twin 900 2025 estreia uma nova paleta de cores, com as opções Pure White com faixas em azul e laranja, Aluminium Silver com acabamento clássico e Phantom Black com detalhes em cinza escuro e dourado. Acima da Speed Twin 900, a Triumph oferece o modelo Speed Twin 1200, de proposta mais esportiva.



O design da Speed Twin 900 recebeu novo tanque de combustível esculpido, com o acabamento e detalhes mais refinados. As rodas são fundidas com raios usinados e novo design, ficando mais leves, enquanto o farol de leds com assinatura tem visual retrofuturista. De acordo com a Triumph, a ergonomia da Speed Twin 900 2025 foi aprimorada, graças ao novo assento, mais espesso e confortável. Ele agora tem 780 milímetros de altura, mas que pode ser reduzido para 760 milímetros com o banco acessório, facilitando a pilotagem para motociclistas de diferentes estaturas. A parte de trás do quadro também foi redesenhada, proporcionando mais espaço para as pernas e encaixe mais natural para o piloto. O guidão foi reposicionado mais para a frente, ganhando 1,5 centímetro a mais na altura.



A nova Speed Twin 900 é equipada com garfo dianteiro invertido Marzocchi de 43 milímetros e suspensão traseira com reservatório “*piggy-back*” ajustável. Segundo a marca britânica, as mudanças permitem um melhor controle da moto e absorção de impactos mais eficiente, tanto no uso urbano quanto em estradas sinuosas. O novo braço oscilante em alumínio substitui o de aço usado na Bonneville T100, resultando em uma estrutura mais leve e rígida. Outra novidade são os freios atualizados, com pinça dianteira radial de quatro pistões e disco de 320 milímetros. O motor Bonneville Twin de 900 cc oferece 65 cavalos de potência a 7.500 rpm e 8,16 kgfm de torque a 3.800 rpm, acoplado ao câmbio de 5 velocidades. O consumo médio da Speed Twin 900 linha 2025 é de 25 km/l, com tanque de combustível de 12 litros de capacidade.



Dentre os equipamentos, a nova Triumph Speed Twin 900 ficou mais recheada, especialmente no pacote tecnológico. Agora, a moto da marca inglesa passa a contar de série com freios ABS otimizados para curvas, controle de tração comutável, dois modos de pilotagem – “**Road**” (estrada) e “**Rain**” (chuva) –, acelerador “*ride-by-wire*” (sem cabo) e novo painel digital multifuncional, que combina display de LCD com tela auxiliar em TFT. Há ainda conectividade Bluetooth e porta USB-C. É possível integrar ainda acessórios como controle de cruzeiro, manoplas aquecidas e monitoramento de pressão dos pneus e mais de 75 acessórios de personalização exclusivos do modelo. As revisões passam a ser feitas a cada 16 mil quilômetros rodados ou 12 meses, o que ocorrer primeiro.



Este é um
dos espaços publicitários
da revista RodaRio

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



POR JOÃO BUFFON/AUTOMOTRIX
FOTOS: DIVULGAÇÃO

ITALIANA RENOVADA



A Ducati deu início à pré-venda da nova Multistrada V4S no Brasil. A moto aventureira chega ao mercado custando R\$ 146.900, trazendo novidades como quatro anos de garantia, aviso de colisão frontal e menu em português. As primeiras entregas da nova Multistrada V4S no país serão feitas a partir da segunda quinzena de setembro. O destaque da Multistrada V4S fica para o motor V4 Granturismo de 1.158 cm³, que oferece 170 cavalos de potência e 12,5 kgfm de torque. Para auxiliar no consumo, a moto conta com tecnologia de desativação de cilindros. O design também mudou, e traz linhas inspiradas na esportiva Panigale V4. Outras novidades incluem aprimoramentos na suspensão, no sistema de escapamento e nos modos de condução.

TRADICIONAL QUER SER POPULAR



Ao que tudo indica, a Harley-Davidson pode estar de volta ao segmento de motos de entrada. De acordo com rumores da imprensa internacional, a montadora norte-americana estuda oferecer um novo modelo mais acessível, que deve custar cerca de US\$ 6 mil (em torno de R\$ 33 mil em conversão direta). Um dos possíveis nomes para a nova Harley de entrada seria “**Sprint**”, que já foi utilizado por um modelo vendido nos anos 60. Oficialmente, a Harley ainda não confirmou o lançamento de uma moto acessível. Também não se sabe se o modelo seria um projeto inédito ou um “*rebadge*” feito em parceria com outra marca ou se ele seria uma moto global ou exclusiva para os Estados Unidos. No entanto, o antigo CEO da marca, Jochen Zeitz, teria adiantado a investidores que o projeto já foi iniciado em 2021.

VIROU MOTO DE COMPETIÇÃO



A Royal Enfield lançou concurso as suas concessionárias para transformação da Continental GT 650 em uma moto de competição como parte do projeto “**Build Train Race**” (BTR). Este ano, o Brasil passou a integrar o BTR na categoria “**Road Race**”. A regra de transformação tinha como objetivo criar uma moto de competição preservando o chassi e o motor originais, porém, com liberdade para alterar componentes como carenagem, pintura, freios, rodas, guidão e escapamento. A equipe Sekai, com unidades em Florianópolis, Chapecó e Itajaí (SC), foi a vencedora do concurso. O prêmio para a equipe será conhecer o “**Motoverse 2026**”, evento global da Royal Enfield realizado na Índia, ainda sem data definida, e viajar para a etapa de abertura do BTR MotoAmerica deste ano nos Estados Unidos.



NO COMANDO DA “ETERNA” LÍDER



Segundo a Fenabrave, o mercado de motocicletas movimentou 193.165 unidades vendidas em julho no mercado brasileiro, com crescimentos de 7,75% em comparação a junho e de 23,1% sobre julho do ano passado. A Honda manteve larga distância sobre as demais em julho, com 127.643 unidades vendidas e 66,08% de participação de mercado, seguida da Yamaha (28.582 e 14,8%), da Shineray (11.592 e exatos 6%), da Mottu (9.043 e 4,6%) e da Avelloz (2.975 e 1,5%). Entre os modelos, a “*eterna*” líder Honda CG 160 teve 43.230 emplacamentos em julho, ficando à frente de três modelos também da Honda, a Biz (22.470 unidades), a NXR 160 (18.988) e a Pop 110 (18.624). Na quinta posição, veio a Mottu Sport 110 (9.043), seguida da Yamaha YBR 150 (7.733), da Honda CB 300F (5.739), das Yamaha Fazer 250 (4.237) e XTZ 250 (3.848) e da Honda XRE 190 (3.612). (**colaborou Daniel Dias**)

RODA **RIO**