



BMW M3 CS TOURING

**O CS, de Competition Sport, se justifica:
ela é mais selvagem que a M3 Competition**



9 771982 424009 00132



ISSN 1982-4246

R\$ 39,90

€ 6,00

EDIÇÃO Nº112

INSIDER

Ferrari Testarossa
Um nome para ser honrado

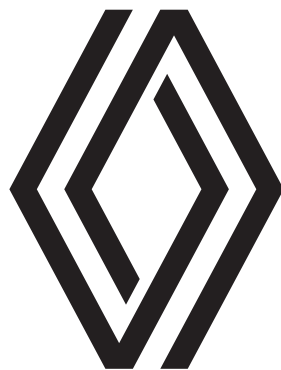
AVALIAÇÃO

Ford Mustang Dark Horse
Com alma de competição

AVALIAÇÃO

GAC GS4
Híbrido, futurista e eficiente

ines249



RENAULT KARDIAN

o SUV mais premiado do país

o motor 1.0 turbo mais forte do Brasil⁽¹⁾
novo painel digital de 10"
novo openR link de 10.1" com espelhamento sem fio de smartphone
13 sistemas avançados de assistência de direção

descubra



ines249



(1) afirmação de motor mais forte do Brasil, baseado na unidade Newton metro, com base no Sistema Internacional de Unidade.



Desacelere. Seu bem maior é a vida

Renault recomenda



renault.com.br

ines249

MUSTANG



A

OBSESSÃO



SAIBA

MAIS

EM

FORD.COM.BR

ines249

DARK HORSE

NUNCA

DESCANSA

///



Ford

Desacelere. Seu bem maior é a vida.



ines249

Chegou o Kia EV9.
Eleito o Carro Mundial de 2024
pelo World Car Awards.



Movement that inspires



ines249



O SUV elétrico de 7 lugares que conquistou o mundo.

Vencedor nas principais premiações internacionais, o Kia EV9 apresenta um design inovador, conforto e muita tecnologia para definir um novo padrão para os SUVs.

Aliando estabilidade e desempenho, o modelo leva o prazer de dirigir a um novo nível.

- **Carro Mundial do Ano de 2024 • Veículo Elétrico Mundial de 2024**
- **Veículo Utilitário Norte-Americano do Ano 2024**
- **Melhor dos Melhores no Red Dot 2024**

Saiba mais em: kia.com.br/ev9

Desacelere. Seu bem maior é a vida.



PUBLISHER

Luca Bassani

luca@carmagazine.com.br

DIRETOR DE REDAÇÃO

Caio Moraes

caio.moraes@carmagazine.com.br

EDITOR INTERNACIONAL

Alan Magalhães (MTB: 05385)

alan@carmagazine.com.br

DIRETOR DE MARKETING

Maurício Oliveira

mauricio@carmagazine.com.br

DIRETOR DE ARTE

Edgard Bianchini

edgard.bianchini@peerdesign.com.br

GERENTE ADMINISTRATIVO

Emerson Furkim

emerson.furkim@carmagazine.com.br

ASSISTENTE DE REDAÇÃO

Oelcio Francisco

oelcio@carmagazine.com.br

COLABORADORES

Alex Farias

Beto Issa

Cássio Cortes

Flavio Quick

Gerson Borini

Gilberto Dionísio

Maria Clara Castro

Mário Gomes

JORNALISTA RESPONSÁVEL

Caio Moraes (MTB: 18.618)

IMPRESSÃO**DISTRIBUIÇÃO**

Racmidia

Distribuidora Nacional de Publicações

CAR Magazine é uma publicação
mensal da Car Brasil Editora Ltda.

CAR BRASIL EDITORA

Rua Dom Armando Lombardi, 819 - Cj. 41A

São Paulo - CEP 05616-011

contato@carmagazine.com.br

CAR INTERNACIONAL

Publisher internacional:

Gareth Cherriman

ATENDIMENTO AO LEITOR

mkt@carmagazine.com.br

As opiniões e os artigos contidos nesta edição não
expressam, necessariamente, a opinião dos editores.

É proibida a reprodução em qualquer meio de
comunicação das fotos e matérias publicadas sem a
autorização do editor.



Sob licença da

Bauer Consumer Media Limited, Inglaterra



Só para contrariar a tendência do mercado nacional de só gostar de SUV — e que é atendido, obviamente, pelas fabricantes e importadoras de automóveis —, nesta edição, nossa matéria de capa traz uma matéria sobre uma *station wagon*, mais conhecida como “perua”. Mas não é somente uma *station*: andamos em uma das mais icônicas existentes no momento, a BMW M3 CS Touring, um carro com 550 cv e tração integral M xDrive. Quer uma rápida noção do que ela é capaz? A M3 CS estabeleceu o novo recorde de volta para carros “familiares” no circuito de Nürburgring Nordschleife: 7min29s,49. Isso a torna a perua de produção mais rápida até o momento.

Mas uma *station* é pouco. Fomos a Munique para avaliar a irmã “mais fraca” da M3 CS. Andamos por uma semana com a M3 Competition Touring que, infelizmente, só tem 530 cv. E, sem dúvida, “passou vergonha” frente ao recorde estabelecido pela versão mais potente. No mesmo Nürburgring, ela faz a volta em “lamentáveis” 7min35s,06. Veja como foi nossa experiência em uma viagem até o circuito de Hungaroring, na Hungria, para a cobertura do GP de Fórmula 1. Grata surpresa foi experimentar o Aston Martin Valhalla. Andamos em Silverstone, seis meses antes do seu lançamento oficial, com esse híbrido de apenas 1.080 cv. Vamos contar como foi acelerar esse carro bonito de ver e fascinante de dirigir. E claro, ele é bem acessível... para quem poderá dispor de aproximadamente R\$ 6,2 milhões — na Europa, sem impostos.

Por aqui, avaliamos o Ford Mustang Dark Horse, o esportivo mais visceral que a marca já trouxe oficialmente ao Brasil. Mas ele surpreende pela dupla personalidade: se por um lado tem alma de competição, por outro, pode ser conduzido com docilidade própria para o dia a dia. Também experimentamos o GS4, um SUV híbrido da GAC, uma das marcas chinesas recém-chegadas ao Brasil. E ficamos agradavelmente surpresos com o conjunto mecânico, o bom nível do acabamento e o espaço para todos os ocupantes. E o mais importante: tem ótimo custo/benefício.

A Renault fez ajustes no seu Kardian, trazendo evoluções tecnológicas, e incluindo uma nova central multimídia. É a marca procurando estar em pé de igualdade com uma concorrência cada vez mais acirrada nesse segmento. Também andamos com o Peugeot 2008 GT Hybrid, um híbrido leve — que traz o mesmo conjunto mecânico dos Fiat Fastback e Pulse — que tem o objetivo de melhorar o consumo e as emissões. Para entender melhor como funciona um dos “bravos resistentes” ao ataque dos SUVs, andamos no Fiat Cronos Precision, que com seu motor aspirado de 1,3 litro e câmbio CVT mostrou ser uma opção interessante. Ele se destaca pelo bom espaço interno, porta-malas generoso e pelo rodar honesto e silencioso.

Na parte de competição, e aproveitando a proximidade do GP de São Paulo de Fórmula 1, temos uma matéria contando sobre o décimo título de construtores conquistado pela marca na categoria. A McLaren viveu altos, baixos e o fundo do poço na fase Honda, mas começou a ressurgir das cinzas em 2023 e, em 2024, a equipe acertou de vez. Em contrapartida, foi a vez de Max Verstappen mostrar que ainda está vivo no campeonato. Fizemos uma análise da sua ressurreição nas últimas corridas, e mostramos porque ele ainda é um sério candidato ao campeonato.

Claro que com o acontecimento do GP de São Paulo não poderíamos deixar de ter uma matéria sobre Gabriel Bortoletto e a volta de um brasileiro andando em Interlagos depois de sete temporadas. Muito se espera dele nessa corrida, mas temos que continuar tendo consciência das limitações do carro que a Sauber pode entregar ao nosso piloto. Mas, óbvio, desejamos boa sorte a ele. E encerramos com o nosso Photo Gallery, que desta vez traz as corridas de Fórmula 1 norte-americanas pelas lentes dos fotógrafos da **CAR Magazine**. Beto Issa foi a Austin, no Texas, enquanto Alex Farias foi à Cidade do México. As melhores imagens de um campeonato incrível de 2025.

Boa leitura!

CAIO MORAES

Editor



ines249

BSS[®]

Beyond Special Security

SÃO MAIS DE 20.000 VEÍCULOS BLINDADOS EM 18 ANOS



GRAPHENE
FULLSTEEL



Fábrica
11 3503-3000
Rua Santo Eurilo, 140
Jaguapé - São Paulo - SP

Assistência Técnica
11 3503-3050
Rua Santo Eurilo, 360
Jaguapé - São Paulo - SP

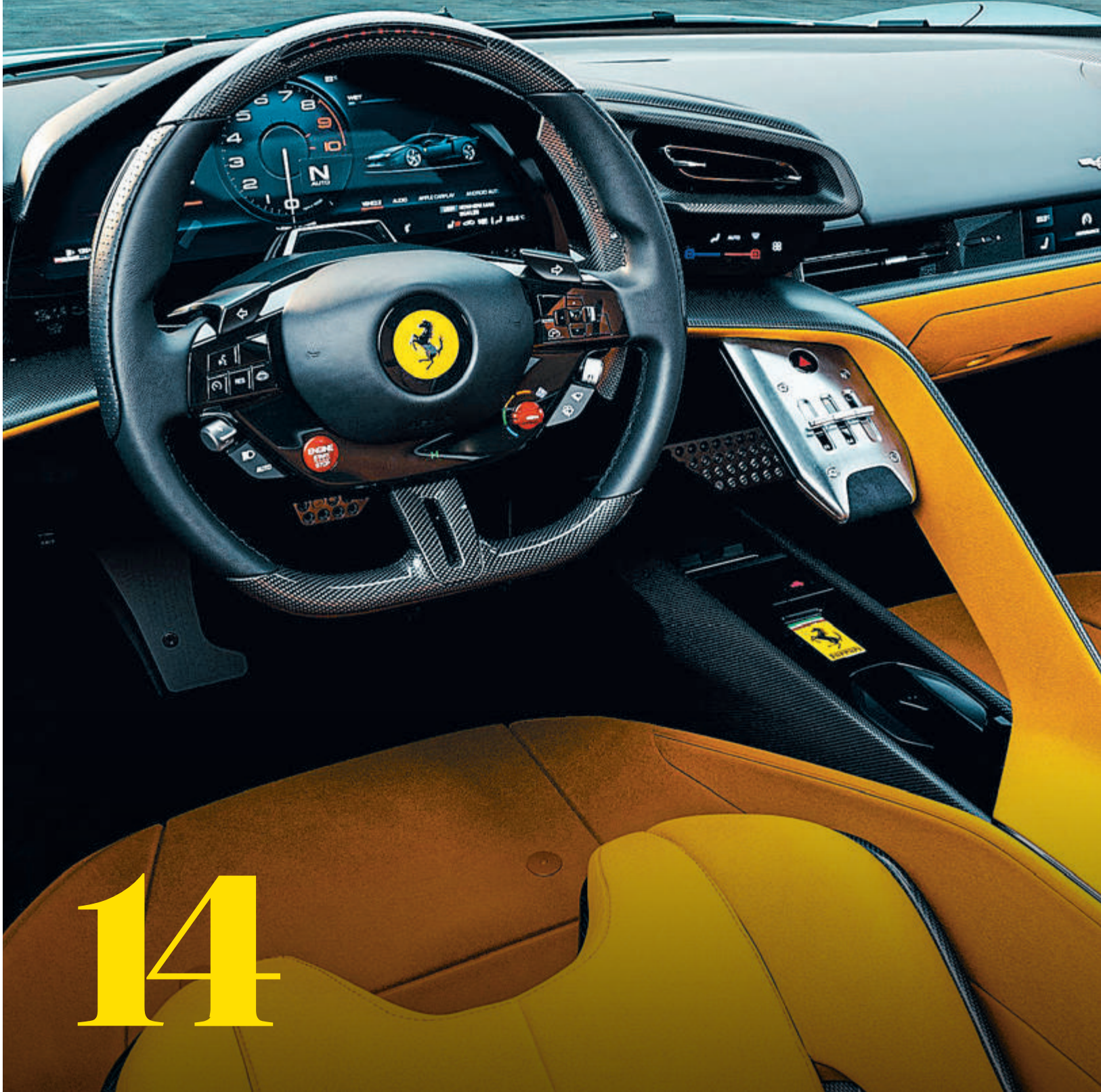
Showroom
11 3503-3030
Av. Europa, 140
Jd. Europa - São Paulo - SP

WWW.BSSBLINDAGENS.COM.BR

ines249

car

MAGAZINE BRASIL 2025



14

Insider

14 **Ferrari Testarossa**

20 **Honda WR-V**

22 **Renault Kwid E-Tech**



20

First drives

24 **Aston Martin Valhalla**

Um híbrido com motor central

28 **Renault Kardian**

No interior, as principais novidades



24

Avaliação

32 **Fiat Cronos Precision**

Comportamento dinâmico, honesto

36 **GAC GS4 Elite**

Entrega mais por menos

42 **Peugeot 2008 GT Hybrid**

Híbrido leve: mais economia e menos emissões



54



36

48 **Ford Mustang Dark Horse**

Bruto, mas civilizado

54 **BMW M3 CS Touring**

Uma station cinco estrelas

62 **BMW M3 Competition Touring M xDrive**

Potente, equilibrado, seguro



48

Motorsports

68 **Radio Box**

Tudo o que acontece dentro e fora das pistas no Brasil e no exterior

84 **Max Verstappen contra-ataca**

O fantasma na briga entre Norris e Piastri

92 **Acelera Gabriel**

Bortoleto é o Brasil de volta à pista de Interlagos



104

102 **Crash & Click**

"S" do Senna: terreno comprado por Albon duas vezes

104 **Photo Gallery**

As melhores imagens da F1 no Texas e no México

ines249

**Chegou o
Volkswagen Tera.**
O novo ícone para
sua nova era.



Saiba mais

ines249

Desacelere. Seu bem maior é a vida.



Insider



TESTAROSSA!

O RETORNO

No lugar do híbrido plug-in SF90 da Ferrari, chega o 849 Testarossa. Será que ele honrará o pesado fardo de toda uma idolatria que o nome carrega?

Por Ben Miller Edição Alan Magalhães

Provavelmente deveríamos lidar com o elefante na sala, “l’elefante nella stanza”, como dizem os italianos. O novo Testarossa da Ferrari não se parece em nada com um Testarossa. Quem esperava da Ferrari o equivalente do que a Lamborghini fez com o Sián em relação ao Countach, vai se decepcionar. Decepção que poderia ter sido evitada não usando um dos nomes mais marcantes da grande

caixa de modelos emotivos de Maranello.

Começemos pela parte fácil do nome: 849. São oito cilindros, e se você dividir sua cilindrada – 3.990 cc – por oito, obtém algo como 49 cc (498,75, para ser exato). Pronto. Testarossa? Usado pela primeira vez nos anos 50 em carros de corrida – como o 500 TR de 1956 –, tornou-se sinônimo dos motores mais potentes da Ferrari – coisa que o ▶



conjunto motriz do novo carro certamente é. A segunda linha de raciocínio da Ferrari é que o Testarossa, carro deslumbrante do Salão do Automóvel de Paris de 1984, era voltado para o futuro, assim como este novo.

Entramos em contato com o diretor de design Flavio Manzoni para obter uma explicação: ele sabia o nome quando sua equipe projetou o carro?

“Não sabíamos o nome”, diz Manzoni, mas, teria mudado alguma coisa? “Não. Ele não traz referências do Testarossa dos anos 1980. Nunca seguimos uma abordagem nostálgica. Acha-se fácil na internet inúmeros exemplos de reinterpretações de carros do passado, mas isso não é design; é abordagem banal. Por que deveríamos nos repetir?”

Mas não há o risco de o nome sugerir que se trata de um Testarossa dos anos 80 atualizado, com quadris largos (para os radiadores montados no meio), faixas laterais (idem) e estilo Miami Vice?

“Talvez sim, porque algumas pessoas não têm imaginação. Adoro o nome, claro. Mas isso não significa que o formato deva ser semelhante ao

original. Os designers do Testarossa nos anos 80, não se inspiraram nos anos 50 ao projetar seu carro; eles não pensaram no passado”.

Cada novo Ferrari exige uma colaboração estreita entre design e engenharia. É por isso que o Flavio fundou o Centro Stile: para buscar desempenho e beleza necessários, por meio de uma colaboração estreita, em lugar de concessões. Mas fica a sensação de que o novo Testarossa, assim como o SF90 XX antes dele, levou a equipe ao limite.

“Foi muito difícil, principalmente na arquitetura de arrefecimento, aerodinâmica e o novo sistema turbo, que é muito maior do que antes”, explica Manzoni. “No entanto, é sempre uma questão de como conseguimos interpretar o conceito em torno dessas restrições. Quanto mais você as conhece, mais consegue imaginar uma solução adequada”.

No geral o formato é nítido, limpo e vagamente geométrico, contrastando com o SF90, mais suave e orgânico. Os protótipos esportivos dos anos 70 foram forte influência, assim como os caças a jato – isso pode ser visto nas “faixas” pretas, inspiradas nos bicos de admis-

são de motores a jato, que indicam as entradas de ar para os intercoolers, emprestadas do F80.

E se você notar alguma familiaridade entre o F80 e o 12Cilindri... Manzoni ficará feliz. “Há uma conexão clara e filosofia de design compartilhada. Eu diria que nossa linguagem de design é arquitetônica, uma composição de volumes interligados. Esses designs são simples, e nada complicados”.

Já o que está por baixo é sim, muito complicado. O Testarossa mantém o trem de força híbrido plug-in de três motores elétricos do SF90, com dois na frente - um em cada roda - e um terceiro na traseira, aumentando a potência do V8 biturbo, com certeza eliminando o turbo lag.

A potência subiu para 1.050 cv. Lembremos que o sistema completo do SF90 gerava 1.000 cv. O SF90 XX aumentou esta potência em 30 cv, chegando a 1.030 cv. O Testarossa extrai mais 20 cv, resultando em 830 cv do V8 e um total de 1.050 cv. O desempenho é impressionante, com o a 100 km/h em 2.25 s (mais rápido que o Revuelto da Lamborghini e o Valhalla da Aston Martin, mais pesado e muito mais caro) e o a 200 km/h em apenas 6.35 segundos. A velocidade máxima é



“superior a 330 km/h”.

O motor recebeu vários componentes novos, incluindo turbocompressores, cabeçotes, bloco, coletores de escape e câmaras de admissão, além de um conjunto completo de fixadores de titânio, para compensar o aumento de peso em outros setores e deixar o Testarossa com o mesmo peso do SF90: 1.570 kg (com o pacote leve Assetto Fiorano, visto nessas imagens).

O sistema híbrido permanece inalterado, com a mesma bateria de 7,45 kWh fornecendo energia aos mesmos motores elétricos, embora a eletrônica mais inteligente e de ação mais rápida do Testarossa, permita que o carro use vetorização de torque mais agressiva na maior parte do tempo. De fato, o diretor de desenvolvimento de produtos, Gianmaria Fulgenzi sugere que o sistema proporciona uma redução virtual de 300 a 350 kg no peso, tamanha a agilidade. A eficiência regenerativa também foi aprimorada, diz a Ferrari, embora a autonomia exclusivamente elétrica permaneça inalterada, de 25 quilômetros.

A mesma história acontece com o chassi – pequenos ganhos para pequenas vantagens, porém perceptíveis em relação ao que havia antes. No

estreito e sinuoso circuito de Fiorano, o Testarossa é 1,5 s mais rápido que o carro anterior, embora 0,2 s mais lento que o SF90 XX.

A suspensão manteve o hardware, mas com nova calibração, resultando em aumento de 3% no desempenho lateral e redução de 10% na rolagem. O sistema de freios foi revisado e ganhou novas pinças traseiras Brembo, saídas de ar maiores para melhor resfriamento e uma versão atualizada do sistema ABS Evo da Ferrari, que se baseia no novo cérebro dinâmico mais inteligente do carro, que otimiza a frenagem nas quatro rodas. A sensação do pedal também foi aprimorada, diz a Ferrari. O sistema de freio eletrônico 6D aumenta a repetibilidade do desempenho de frenagem de pico e encurta a distância de parada a 100 km/h em um metro. Tudo isso se soma, acredito eu.

A grande novidade na dinâmica é o mais recente e desconcertante acrônimo da Maranello, FIVE – Ferrari Integrated Vehicle Estimator.

“Desenvolvemos este sistema para o F8o, cuja ideia era tornar a condução acima dos 1.200 cv acessível a todos os tipos de motoristas”, diz Fulgenzi. “Em menos de um milissegundo, o sistema

consegue avaliar todos os parâmetros dinâmicos importantes, incluindo aqueles que não são diretamente mensuráveis, como o ângulo de giro sobre o próprio eixo central imaginário, mantendo o carro em perfeito equilíbrio. É um algoritmo com precisão de menos de 1 km/h e menos de 1° de ângulo, que consegue controlar a dinâmica com precisão, tornando o carro mais fácil de conduzir – e mais rápido”.

Mas Gianmaria, o que isso realmente ►

**O A 100 KM/H EM
2.25 S É MAIS
RÁPIDO QUE O
LAMBORGHINI
REVUELTO E O
ASTON MARTIN
VALHALLA**



Pacote Assetto Fiorano entrega visual agressivo e melhorias dinâmicas de verdade



significa? “Imagine que você está pisando fundo no acelerador. Com o FIVE, o esforço físico e mental é menor, porque o sistema consegue criar a condição dinâmica perfeita”.

Ele consegue ler padrões da condução, prever o que o motorista vai pedir e preparar o sistema para essas ações. Assim, obtém-se o melhor desempenho, mas com controle. E a sensação é natural, você realmente sente que está no controle do carro; a eletrônica funciona de forma muito suave e rápida, sem nenhuma intrusão.

O sistema está sempre ligado, independentemente do modo de condução, e pode ser a chave para desbloquear o prazer que o SF90 lutava para proporcionar de forma confiável, tão ocupado estava em surpreender com sua força bruta. Dado o refinamento do Revuelto da Lamborghini e a docilidade lúdica do Valhalla da Aston Martin, esperamos que sim.

Abra uma das portas elegantemente vazadas (os grandes dutos levam ar de resfriamento para enormes intercoolers) e você encontrará um inte-



rior totalmente novo com, segundo a Ferrari, refinamento para desempenhar as funções de um GT e de um superesportivo, embora com apenas 74 litros de espaço de armazenamento. “Compre uma van para sua bagagem”, sugere o diretor de marketing e comercial Enrico Galliera, possivelmente brincando, ou não.

“A 80 km/h você pode ficar tranquilo, conversando com o passageiro, fazendo uma ligação”, diz Fulgenzi. “Aí você pisa no acelerador e tem um carro monstruoso, capaz de gerar mais de 1G de aceleração lateral”.

A grande novidade é a interface renovada do condutor, que promete resolver o que tem sido um calcanhar de Aquiles para a Ferrari, desde que o sistema anterior chegou no maravilhoso Roma. O display principal foi simplificado - mudança extremamente necessária - e um novo volante traz o retorno dos controles físicos para muitas funções, incluindo a partida do motor - sim, o botão de partida tátil sem alma dá lugar a um, pasme, botão de partida! Cenas de júbilo.

Fulgenzi: “Finalmente apresentamos um novo volante com botões físicos, incluindo o de partida do motor”. Galliera continua: “Esta foi a mensagem mais forte dos nossos clientes - retorno à interação simples para ligar o carro”.

O cockpit pode ter sido simplificado, mas decidir qual 849 Testarossa você escolherá será terrivelmente complicado. O cupê e o Spider estão disponíveis praticamente ao mesmo tempo, e ambos podem ser adquiridos com ou sem o pacote Assetto Fiorano (mais custo, menos peso, mais aerodinâmica). Este opcional, corta cerca de 30 kg graças ao uso extensivo de titânio e fibra de carbono, incluindo bancos leves e rodas de carbono de 20 polegadas. Você também ganha mini aerofólios no lugar das caudas traseiras duplas, amortecedores Multimatic aprimorados, pneus Cup 2 e pintura personalizada.

O preço exato ainda não foi confirmado, mas uma conversão da projeção em Euro (veja box) dá uma ideia quase precisa. Ainda assim, o fato de você poder comprar um Testarossa dos anos 80

junto com um sensacional 296 GTB pelo mesmo preço do novo 849, deixa dúvidas no ar. Por enquanto, pelo menos, este Testarossa do século XXI é o carro-chefe de produção em série de Maranello, e isso já basta para atrair muita gente.

INFORMAÇÃO RÁPIDA | **O que é?** Sucessor do SF90 Stradale e carro-chefe da Ferrari por um bom tempo | **Tecnologia?** Recebe HMI (interface homem-máquina) de última geração e controle de estabilidade inteligente FIVE do hiper carro F80 - e um botão de partida físico | **Público-alvo?** Viciados em potência sem os recursos ou status para um F80 | **Quando posso ter um?** A produção começa no segundo trimestre de 2026 para o cupê de R\$ 2,9 milhões e no terceiro para o Spider de R\$ 3,15 milhões e 90 kg mais pesado. O pacote Assetto Fiorano é opcional de R\$ 330 mil.

(*) Valores estimados na Europa e sem impostos

H O N D A W R - V

Ele se posiciona entre City e HR-V, mas ganha em espaço

► A primeira vista, dá pra quase jurar que ele é um HR-V com modificações estéticas na frente e na traseira. Mas é um carro inteiramente novo no que diz respeito à carroceria, já que ele compartilha a parte mecânica com o City e com o HR-V nas versões de entrada EX e EXL. Ele chega em duas versões, (EX e EXL) e, apesar de ter praticamente o mesmo comprimento (4.325 mm contra 4.330 mm do HR-V) que o HR-V, tem maior espaço interno em função da maior distância entre-eixos (2.650 mm contra 2.610 mm do HR-V) e porta-malas maior (458 litros contra 354 litros do HR-V). O WR-V foi posicionado como modelo de entrada entre os modelos da linha de SUV da marca, que já conta com HR-V, ZR-V e CR-V. Seus preços: R\$ 144.900 (EX) e R\$ 149.900 (EXL).

De acordo com a fabricante, o WR-V conta com uma carroceria projetada com elevada rigidez estrutural, o que resulta em melhor dirigibilidade. A proteção dos ocupantes também foi beneficiada em função da rigidez estrutural. Outro destaque é o tocante aos níveis de NVH (Noise, Vibration and Harshness), que visam a redução de ruídos, vibrações e asperezas. Pontos estratégicos da carroceria recebem materiais isolantes e vedantes, enquanto o conjunto motor/transmissão incorpora elementos que minimizam vibrações e ruídos, elevando o padrão de conforto.

No interior, além do painel com tela TFT de 7" HD colorida, que oferece informações completas ao motorista, se destaca a central multimídia touchscreen de 10" com sistema de infotretenimento de última geração. A versão EXL conta com o myHonda Connect, que entre suas funcionalidades inclui: consulta ao status do veículo, acionamento remoto do motor e do ar-condicionado, localização do carro com suporte de mapa, recebimento de alertas, agendamento de revisões, entre outras possibilidades.

Ambas as versões vêm com o quatro-cilindros em linha aspirado de 1,5 litro 16V DI DOHC i-VTEC — *Intelligent Variable Valve Timing and LiftElectronic Control* —, que controla a variação da amplitude e da duração da abertura das válvulas de admissão, otimizando o desempenho. Dotado de injeção direta de combustível, ele tem potência máxima de 126 cv a 6.200 rpm, tanto com etanol como gasolina. O torque máximo é de 15,8 kgfm a 4.600 rpm (etanol) e 15,5 kgfm a 4.600 rpm (gasolina). De acordo com o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV), o WR-V tem consumo urbano/rodoviário de 8,2/8,9 km/l (com etanol) e, respectivamente, de 12,0 e 12,8 km/l

A carroceria é totalmente nova, mas a Honda aproveitou o conjunto mecânico que equipa o City e as versões EX e EXL do HR-V: é o conhecido 1,5 litro, que está acoplado ao câmbio CVT de sete marchas

(com gasolina). A transmissão é do tipo CVT — *Continuously Variable Transmission* — com sete marchas.

Ambas as versões contam com o pacote Honda SENSING, com as seguintes funções: ACC – Controle de cruzeiro adaptativo, CMBS – Sistema de frenagem para mitigação de colisão, LKAS – Sistema de assistência de permanência em faixa, RDM – Sistema para mitigação de evasão de pista, AHB – Ajuste automático de farol: Comutação automática dos feixes baixo e alto dos faróis.

O WR-V também oferece uma completa lista de equipamentos de segurança, conforto e

conveniência em ambas as versões, como, por exemplo, faróis Full LED, botão de partida (Start/Stop Engine), rodas de liga leve aro 17", ar-condicionado digital com ajuste automático de temperatura na dianteira e dupla saída na traseira, espelhos retrovisores rebatíveis eletricamente, Smart Entry, central multimídia 10" touchscreen com Android Auto e Apple Car Play sem fio, painel digital TFT de alta resolução de 7", banco traseiro bipartido 60/40, seis airbags, Honda SENSING, antena tipo tubarão, câmera de ré multivisão, sensores de estacionamento traseiros.

Interior agradável, onde se destacam a tela do painel de 7" e a central multimídia touchscreen de 10" com infotretenimento; a versão EXL conta com o myHonda Connect







RENAULT KWID E-TECH

Mais competitivo e seguro

► A Kwid E-Tech passou por uma significativa atualização para ficar mais moderno e seguro. Tendo como principal concorrente o BYD Dolphin Mini, o “novo francês”, importado da China, melhorou muito em design, evoluiu em conteúdo e manteve o preço. Ou seja, a Renault fez a mágica que todo consumidor adora. O carro 100% elétrico mais acessível do Brasil, além de renovado esteticamente, ganhou mais tecnologia embarcada e pacote de segurança inédito no segmento. O modelo mantém o preço a partir de R\$ 99.990 e chega em versão única.

Na parte externa, o Kwid E-Tech recebeu um estilo mais arrojado externamente, com linhas simpáticas e bem estruturadas, onde se destaca o novo capô. A nova identidade de marca fica evidente nas faixas pretas instaladas na frente e na traseira com acabamento black piano. As luzes de rodagem diurna e as luzes de estacionamento traseiras são de LED.

Internamente, o painel frontal foi totalmente repensado,

O novo design deixou o carro mais atual, com linhas que agradam por seu arrojo e modernidade

tanto para integrar o novo design interno, que se diferencia por uma arquitetura mais horizontal, quanto para embarcar uma nova gama de telas digitais. Agora o E-Tech conta com um painel de instrumentos digital e personalizável de 7” e a multimídia de 10”, com conectividade sem fio para Apple CarPlay e Android Auto. Elementos pintados em branco contribuem para criar um ambiente diferenciado, e estão localizados em torno do cluster de instrumentos, na alavanca de marchas e nos porta-objetos das portas. O porta-malas do novo E-Tech continua com 290 litros de capacidade – 991 litros com bancos traseiros rebatidos.

A multimídia, em posição mais alta teve como intenção otimizar a ergonomia, e o design gráfico do painel de instrumentos digital e personalizável de 7” foi projetado para privilegiar a intuitividade, para um acesso rápido às informações essenciais. Ainda visando o melhor bem-estar dos ocupantes, ele recebeu evoluções que aprimoraram a posição de dirigir e o comportamento dinâmico. O novo volante oferece mais

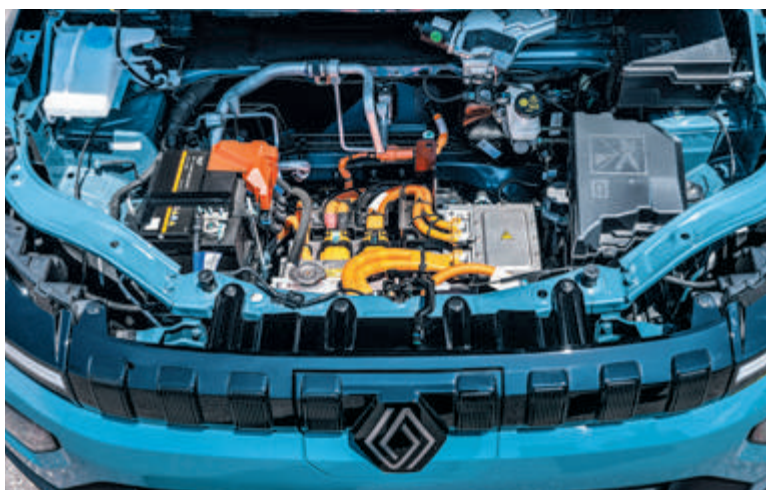
O interior também foi totalmente refeito, com cluster e multimídia reposicionados, para melhor ergonomia para motorista e ocupantes



firmeza e acesso simplificado aos controles, a coluna de direção agora tem regulagem de altura (infelizmente não tem de profundidade) e a nova configuração da direção elétrica assistida oferece mais precisão na condução do carro.

O E-Tech é o único da categoria com 11 sistemas avançados de assistência à condução, o que inclui: Alerta e assistente de permanência em faixa (LDW e LKA), Frenagem automática de emergência (AEB), Reconhecimento de placas de velocidade (TSR), Sensor de fadiga (DDAW), Assistente de partida em rampa (HSA), Limitador de velocidade (SL), Piloto automático (CC), Câmera de ré (RVC), Sensores de estacionamento dianteiro (UPAF) e traseiro (UPAR). Complementa o pacote de segurança a presença de seis airbags de série.

O conjunto mecânico permanece o mesmo. Com motor de 65 cv (48 kW), o novo E-Tech acelera de 0 a 50 km/h em apenas 4,1 segundos, ideal para o trânsito urbano. A bateria de 26,8 kWh garante autonomia mínima de 180 km (PBEV/Inmetro), suficiente para a rotina diária nas grandes cidades. O novo modo "B" de condução ativa a frenagem regenerativa, otimizando a autonomia. A recarga pode ser feita em: tomada doméstica de 220V (20% a 80% em menos de 9h), Wallbox AC 7 kW (20% a 80% em menos de 3h) e carregador DC 30 kW (20% a 80% em 45 minutos).



First drives

**Aproveite o sobresterço
mais suave e menos
assustador que você
já viu**



PROTÓTIPO ASTON MARTIN VALHALLA

Atlético, adorável, divertido

Próximo movimento da Aston Martin? Seu ambicioso hiper carro híbrido de motor central

Ao pensarmos em carros como este Aston e seus pares de 1.000 cv (SF90 XX da Ferrari; Lamborghini Revuelto V12), corre-se o risco de considerá-los exagerados: muito dinheiro, muita potência, muito tudo (os três embarcam um motor, uma bateria e três motores elétricos). Um Mazda MX-5 é tudo o que você precisa, certo, ou um Elan dos anos 60? Leves, honestos, amigáveis... e com dirigibilidade de verdade.

Mas e se você pudesse ter tudo o que o Valhalla oferece (carroceria de carbono e o teatro de um protótipo de Le Mans; desempenho infinito; fluência com velocidade que aumenta a confiança e incentiva a experimentação) junto com a agilidade de um Elan ou de um MX-5? E se você pudesse ter um carro tão intuitivo no meio das curvas quanto os já mencionados Lotus ou Mazda, com seus limites telegrafados com clareza cristalina, enquanto você brinca com as derrapagens controladas (os únicos limites são o controle de estabilidade multi estágio e a capacidade do seu cérebro de lidar com o hedonismo constante), podendo acelerar com violência serena e constante que nenhum MX-5 ou Elan jamais conseguiu? Em suma, e se a Aston Martin construísse um hiper carro híbrido monstruoso, com motor V8 e mais três e-motors, mas que não fosse um monstro de verdade?

Este carro é o Valhalla, um protótipo que estamos pilotando no circuito de Silverstone, seis meses antes do seu lançamento oficial. Pode ter certeza de que ele não se parece em nada com o carro que você imagina. Depois do excêntrico Valkyrie (aquele do Adrian Newey, com o V12 Cosworth, aerodinâmica radical e cockpit mais apertado que o orçamento do mês), o Valhalla parecia inicialmente uma sequência da colaboração entre Aston Martin e Red Bull; mais pesado e mais habitável. O Valhalla também parecia grande nas imagens iniciais da Aston Martin e a conversa, estranhamente, era sobre foco na estrada e desempenho acessível. Com mais de 1.000 cv e uma equipe de F1 (mais ou menos) fazendo seu



A PRIMEIRA HORA

1 minuto

A equipe de design da Aston raramente erra, mas aqui é outro território

2 minutos

O assento é baixo e a soleira larga, mas o acesso é fácil

3 minutos

Cockpit espartano sem luxo, perfeito para sua proposta

4 minutos

Modos de condução e configurações da motorização estão na tela sensível ao toque; controles no volante teriam sido bons

5 minutos

Velocidade incrível com controle total – e muita diversão

POSITIVO

Conjunto motriz, estabilidade em frenagem, sensação de velocidade e diversão

NEGATIVO

Dobro do preço de um Revuelto; motor mudo

Abrir as portas remove grande parte do teto, para que você possa entrar e sair



A Aston começou a pensar nele antes da pandemia





O conceito de motorização do Valhalla nem sempre produziu carros empolgantes e maleáveis. Ele é os dois

marketing? Estranho.

Só que de estranho não tem nada. Hoje, de baixo do clima tradicional de Silverstone, este protótipo parece sensacional e até pequeno. É pouco maior que o Vantage que dirigi primeiro, para ter uma ideia do traçado, mas bem mais baixo. Com apenas 1.161 mm de altura, é a mesma do Revuelto (o Lamborghini consegue abrigar um V12 e um porta-coisas; o Aston não tem capacidade de bagagem digna de nota, infelizmente) e mais baixo que o SF90 XX Stradale, com linha de cintura pelo menos 25 mm mais baixa que a de ambos, de acordo com o diretor de desempenho de veículos da Aston Martin, Simon Newton (foto abaixo à direita, de camisa polo preta).

Em curvas quase planas e rápidas, como a Stowe, o Vantage se propõe a me lembrar de sua qualidade: trocas de marchas precisas, potência robusta, frente que contorna com muita aderência e tanta sensibilidade e resposta que você jamais poderia argumentar que não foi avisado. Deixe a eletrônica ligada e você a sentirá fazendo seu trabalho, principalmente quando a borracha está muito fria ou muito quente, através de intervenções sutis e discretas, incentivando você a dar corda novamente. Existem carros de corrida mais rápidos e controlados, é verdade, e a configuração re-

lativamente macia do Vantage e arquitetura de motor dianteiro e tração traseira, devem ser levadas em consideração. Posso garantir que está sendo um dia maravilhoso, e olhe que nem tomei café da manhã ainda.

Ao trocar para o Valhalla, me deparo com um cockpit relativamente espaçoso, mas com estilo de corrida – posição de dirigir firme, bastante carbono e nenhum desconforto. Os controles também são familiares para quem já dirigiu qualquer Aston contemporâneo. Entra no modo Drive, passa para manual e pronto.

Olhe, o Vantage era rápido, relativamente estável, ágil nas curvas e com freios potentes. As trocas de marcha são rápidas e seu chassi plenamente confiável. O Valhalla reúne tudo isso, ao cubo!

Inicialmente no modo Sport+ (o modo Race



é mais cauteloso com seu acionamento elétrico, para acelerar por mais tempo; Sport+ oferece tudo sem restrições, enquanto a bateria estiver carregada), ajustei o controle de estabilidade para o nível médio 5 no dial. Saio dos boxes e de repente, estou quase ao contrário com o volante contra esterçado, interessante. O trem de força híbrido passa da terceira para quarta num piscar de olhos, para engolir a reta que se segue. Quando freio no meu ponto habitual (fazendo com que a asa traseira ative e funcione como um freio aerodinâmico), percebo que cometi um erro terrível. Posso estar muito mais rápido do que estava com o Vantage, mas a capacidade de frenagem e equilíbrio do Valhalla é tão maior, que fica claro que meus pontos de referência de nada servem mais.

As voltas passam rapidamente, revelando camadas de velocidade implacáveis sob a incrível acessibilidade do carro (ajudada hoje pelos pneus Pilot Sport S 5, de rua; os Cup 2 serão opção mais voltada para pista). A frenagem se torna natural, tão precisos são os freios e tão direta é a dianteira que, quando você finalmente tira o pé do pedal esquerdo, se depara com algumas opções igualmente tentadoras: mantenha-o limpo e rápido ou, bem, se entregue e pise fundo no acelerador para sentir sua resposta sem hesitação (os motores elétricos – dois na frente, um atrás – são projetados para auxiliar mesmo em altas velocidades, em vez de apenas nas largadas e retomadas), juntamente com a direção suave e o 'feedback' rico, permitindo que você provoque a traseira para escapadas suaves e controladas.

O conceito de motorização do Valhalla nem sempre produziu carros empolgantes e maleáveis. O NSX com três motores da Honda era confuso e distante, assim como o SF90 antes de receber o tratamento XX. Mas, partindo de uma ideia muito clara do carro que queria criar, a Aston Martin produziu a antítese lúdica e cheia de alma dessa arquitetura. Bonito de se ver e fascinante de dirigir, ele é feroz, porém lisonjeiro, potente e divertido. Torna o extraordinário acessível, supondo que você considere algo que custa R\$ 6,2 milhões (na Europa, sem impostos) acessível.

BEN MILLER

Primeira impressão

Caro e sem um pingão de praticidade, o Valhalla faz pouco sentido no papel. No asfalto é magnífico

Dados

PREÇO

A partir de R\$ 6,2 milhões (na Europa, sem impostos)

CONJUNTO MOTRIZ

Bateria de 6kW h, PHEV, V8 biturbo 3.982 cc, três e-motors, câmbio de oito marchas automático de dupla embreagem, tração integral

DESEMPENHO

1.080 cv, 112,1 kgfm (828 cv e 87,3 kgfm do V8), 0 a 100 km/h em 2,5 s, máxima de 350 km/h

PESO

1.655 kg (sem fluidos)

EFICIÊNCIA

Consumo n/a, autonomia elétrica de 15 km, emissão n/a

À VENDA

Disponível (primeiras entregas no final de 2025)

O ADAS ganhou farol alto inteligente e frenagem automática com identificação de pedestres e ciclistas



RENAULT KARDIAN ICONIC

Mais seguro e sofisticado

Além de superar a concorrência no torque, o SUV recebeu evoluções importantes, com destaque para a nova central multimídia de 10" e pacote ADAS mais abrangente



PRIMEIRA HORA

1 minuto

Externamente poucas mudanças, mas o carro avaliado estreava uma nova cor azul. As mudanças no interior melhoraram a qualidade das informações e bem-estar

10 minutos

No interior, as maiores novidades: novo quadro de instrumentos de 10" e alta resolução (na versão iconic), além do sistema openR link, de 10"

20 minutos

Em movimento, destacam-se a boa posição de dirigir e o "encaixe" do motorista no banco da nova versão iconic, que traz uma opção inédita de acabamento na cor marrom

30 minutos

Nos quilômetros rodados na cidade, fica evidente o bom torque, presente já a 2.000 rpm, evidenciando a sensação de agilidade nas arrancadas e ultrapassagens, auxiliada pela suavidade e rapidez de operação do câmbio automatizado de dupla embreagem

45 minutos

Na estrada, o bom comportamento dinâmico é mantido, proporcionado pela arquitetura da Modular Platform (RGMP) e pelo conjunto propulsor

60 minutos

No cômputo geral, a versão iconic avaliada confirma nossa primeira boa experiência no lançamento do carro. Destacam-se o bom compromisso das suspensões em proporcionar segurança e conforto para o dia a dia, e a direção muito bem calibrada

MAIS

O espaço interno, que continua excelente para seu tamanho, os novos itens de tecnologia adotados e a completa lista de equipamentos

MENOS

O câmbio automatizado de dupla embreagem, que demonstrou ótimo funcionamento para nós, pode não ser um bom argumento de compra para alguns consumidores que já ouviram histórias negativas desse sistema em carros de outras marcas

Aparentemente trata-se do mesmo carro que foi lançado em 2024, mas o modelo para a linha 2026 mostra que recebeu evoluções significativas, principalmente na versão iconic, a topo de gama. Um dos itens que salta à vista logo à primeira análise é a central multimídia. Assim como o celular, componente hoje indispensável para o dia a dia, ela se tornou um objeto que pode decidir a compra de um carro, principalmente entre os consumidores mais jovens.

A tela antiga, com oito polegadas, foi substituída pelo sistema OpenR link de 10 polegadas, que proporciona conexões sem fio para Android Auto e Apple CarPlay, além de ser mais moderno e intuitivo. A nova central também permite o acesso às configurações do veículo, ajustes de operação dos ADAS e a escolha entre três tons do sistema *Ambient Lighting*, composto pelos LEDs nas portas e luzes do quadro de instrumentos e multimídia. Pena que a nova multimídia é de série somente nas versões mais altas da linha (Techno e Iconic); para o modelo evolution é item opcional, junto com a câmera de ré.

O novo sistema OpenR também melhora a experiência digital e sensorial do carro. Ele vem equipado com seis alto-falantes (dois woofers e dois tweeters na dianteira e dois coaxiais na parte traseira), nas versões techno e iconic, especialmente desenvolvidos para a cabine do modelo, e quatro alto-falantes na versão evolution.

Entre as novidades do sistema está a câmera de ré com imagens de melhor qualidade e novas linhas guia, que facilitam na hora de fazer manobras e estacionar. O painel de instrumentos digital de 10", com interface inédita, possibilita maior personalização e tem mais informações à disposição do motorista. O cluster com maiores dimensões integra somente a versão topo de linha; para as demais, permanece a tela de sete polegadas. Ainda no interior, a nova versão iconic traz uma opção inédita para o acabamento dos bancos na cor marrom,



Nenhuma mudança estética: o Kardian continua sendo um carro com linhas modernas e agradáveis



Os grandes destaques do carro são o alto nível de equipamentos de assistência ao motorista e o bom comportamento dinâmico





O Kardian se mostrou competente tanto em trajetos urbanos quanto em estradas, com prontas respostas ao comando do acelerador

com pespontos claros, que se estende para as laterais de porta e painel, criando um ambiente bem sofisticado.

Em termos de segurança, o Kardian passa a oferecer os principais itens de assistência à condução em todas as versões, como o Sistema de Frenagem Autônoma (AEB) e o Controle Adaptativo de Velocidade (ACC), que passam a ser de série nas versões Iconic e Techno e opcional na Evolution. Na nova linha, o pacote de segurança, que já contava com 13 tecnologias de assistência ao motorista (ADAS), ganha duas novas funcionalidades: o Farol Alto Inteligente (AHL) e o sistema de frenagem automática de emergência, já existente no modelo, que passa a identificar também pedestres e ciclistas.

As novas tecnologias aplicadas são possíveis, em parte, graças à evolução da arquitetura eletroeletrônica, com a adoção de uma câmera monocular no para-brisas, em substituição ao sistema de radar antes posicionado no para-choque dianteiro. A câmera permite a leitura do trajeto à frente

e a operação de diversos dispositivos de segurança avançada.

Entre os dispositivos avançados de assistência ao motorista já existentes estão: Controle de velocidade adaptativo (ACC), Alerta de distância segura (DW), Alerta de ponto cego (BSW), Câmera *multiview*, Câmera de estacionamento traseira, Sensor de estacionamento traseiro, Sensor de estacionamento frontal, Sensor crepuscular, Controlador de velocidade, Limitador de velocidade e Assistente de partida em rampa (HSA).



A linha 2026 do Kardian é oferecida nas versões *authentic*, *evolution*, *techno* e *iconic*, todas equipadas com o motor turbo TCe, que entrega potência de 125 cv e torque de 22,4 kgfm, e o câmbio automático de dupla embreagem úmida. A versão *evolution* também é oferecida com transmissão manual de seis velocidades. O motor turbo TCe 1.0 flex é da mesma família do motor de quatro cilindros turbo TCe 1.3 flex, desenvolvido em parceria com a Daimler. Esses dois propulsores compartilham 70% de componentes e têm como características o alto torque em baixas rotações e baixo consumo de combustível.

Esse propulsor traz muitas tecnologias desenvolvidas para a Fórmula 1, entre elas a injeção direta central com 200 bar de pressão, turbocompressor com válvula *wastegate* eletrônica e duplo comando de válvulas variável com atuadores elétricos, que garantem combustão otimizada. O câmbio é o automatizado de dupla embreagem úmida, que faz as mudanças das marchas rapidamente sem interrupção no torque. As marchas também podem ser trocadas manualmente usando as aletas ("paddle-shifts"), atrás do volante.

Se em termos de potência ele fica atrás do Fiat Pulse, no que diz respeito ao torque, ele supera todos os demais 1.0 turbo do país. Por isso, é mais sensível nas acelerações e retomadas de velocidade, o que transmite uma sensação de maior agilidade na condução diária. O Kardian já era um bom carro desde a sua apresentação; agora, recebeu refinamentos para aumentar a segurança e o prazer ao dirigir, sem contar que o câmbio automatizado de dupla embreagem é um diferencial frente à concorrência.

Primeira impressão

Na verdade, essa não foi nossa primeira impressão ao dirigir o Kardian. Podemos dizer que ela se manteve, confirmando as qualidades relativas ao comportamento dinâmico e ao conjunto propulsor. Além disso, essa experiência foi aprimorada em função das melhorias e equipamentos introduzidos no carro

Dados

PREÇO
R\$ 149.990

CONJUNTO MOTRIZ

Motor tricilíndrico, 999 cm³, 12 válvulas, turbo, injeção direta, duplo comando no cabeçote com variação de fase na admissão e escape, potência de 120/125 cv a 5.000 rpm e torque de 22,4/20,4 kgfm a 2.250/2.000 rpm (etan./gas.). Câmbio automatizado de dupla embreagem com seis marchas. Tração dianteira

DESEMPENHO

Aceleração de 0 a 100 km/h em 9,9/10,7 s; velocidade máxima de 180 km/h limitada eletronicamente (etan./gas.)

SUSPENSÃO

Dianteira independente do tipo McPherson e traseira por eixo de torção

PESO

1.186 kg / aço

À VENDA

Disponível.

Nova linguagem visual e maior eficiência

O sedã foi atualizado e agora está mais moderno, com um conjunto mecânico que se destaca pelo funcionamento silencioso e pelo comportamento dinâmico honesto



Cronos é um dos que resistem bravamente ao contínuo processo de extinção dos modelos com carroceria sedã, que estão gradativamente sendo engolidos pelos SUVs. O sedã compacto da Fiat é o terceiro modelo mais vendido do país com essa configuração (19.446 unidades), até setembro, logo após o Corolla (27.577 unidades) e o HB20S (23.703 unidades).

Para a nova linha 2026, o Cronos recebeu atualizações estéticas e um maior número de equipamentos, mas manteve o mesmo conjunto mecânico de quatro cilindros e 1,3 litro e o câmbio automático continuamente variável (CVT) nos modelos Drive e Precision. As versões de entrada Drive, além do motor 1,3, também têm à sua disposição o três-cilindros 1,0 litro, ambos com câmbio manual de cinco marchas.

As novidades de estilo anteciparam uma nova linguagem de design para a parte frontal dos carros da marca. Todas as versões receberam a nova grade trabalhada com blocos tridimensionais distribuídos horizontalmente, que conecta os faróis e dá maior percepção de modernidade e robustez à sua frente. O para-choque, que segue a mesma tendência da nova grade e se conecta à grade superior, recebeu um aplique horizontal que proporciona equilíbrio ao conjunto frontal. Na traseira, o para-choque ganhou mais volume e elementos verticais que modernizam sua aparência.

As versões Precision e Drive, ambas equipadas com motor 1,3 e câmbio automático, passam a ter o conjunto óptico com a nova assinatura de iluminação, assim como aconteceu com a linha Argo, o que deixou o carro com um "olhar" mais afilado. Os faróis agora são Full-LED, o que proporciona uma condução noturna mais segura. ▶







Os faróis de neblina em LED chegam como item de série na versão Precision e como opcional na Drive. Todas as versões do carro receberam novas rodas. O modelo Precision, topo de linha, ganhou um novo design para suas rodas de 16", enquanto as versões Drive 1.3 e 1.0 tiveram suas rodas em aço repaginadas. Todas as versões receberam retrovisores externos preto brilhante.

No interior, os acabamentos e o teto foram escurecidos e o modelo passou a ter espelhamento sem fio para o celular, que permite conectar ao Android Auto e Apple Carplay. A versão Precision passou a contar com quatro airbags de série. Além disso, ele vem com central multimídia de 7" Touchscreen em todas as versões e bancos forrados de couro ecológico de série na Precision.

Entre seus principais equipamentos se destacam: direção elétrica, volante multifuncional, entradas USB para bancos traseiros, sensor de estacionamento traseiro, câmera de ré, controlador automático de velocidade, modo de condução Sport, chave presencial (keyless), ar-condicionado digital, luzes de cortesia sob retrovisores, maçanetas externas cromadas, acendimento automático dos faróis, rodas de liga de 16" diamantada e farol de neblina em LED. Ele também dispõe de uma lista de mais de 40 acessórios Mopar, de onde é possível incluir no Cronos a central multimídia de 9" ou o carregador por indução.

O motor é o conhecido 1.3 Firefly, que desenvolve 107/98 cv e torque máximo de 13,7 kgfm/13,2

kgfm. A ele está acoplado o câmbio automático CVT com sete marchas, que proporciona ao Cronos respostas adequadas para o uso diário. O conjunto, que apresenta operação silenciosa e suave, tem funcionamento normal em baixas rotações para privilegiar a economia de combustível — fato resultante das frequentes trocas de marchas. A aceleração de 0 a 100 km/h (11,7/12,5 segundos) é condizente com a proposta de uso do carro, e a velocidade máxima é de 182/175 km/h. Com o modo Sport acionado, o que eleva as rotações do motor sensivelmente, ficam mais evidentes as respostas ao acelerador, o que facilita retomadas de velocidade e ultrapassagens.

A direção, com assistência elétrica, é leve em manobras e com peso correto na estrada. A suspensão tem calibragem firme, sem ser desconfortável, e proporciona bom comportamento nas curvas com pouco rolamento de carroceria. Como foi idealizado para andar por nossas ruas, ele vai bem na superação de buracos, valetas e lombadas. Os freios, a disco ventilado na dianteira e a tambor na traseira, têm boa atuação em todas as solicitações.

O carro se destaca pelo bom espaço interno, porta-malas generoso e pelo rodar honesto e silencioso. Ele também é bem econômico. Os dados do Inmetro apontam para 8,6/12,6 km/l na cidade e 10,7/14,6 km/l na estrada, mas rodando em rodovia com velocidade máxima limitada a 100 km/h conseguimos chegar aos 18,4 km. **car**

FIAT CRONOS PRECISION

PREÇO

R\$ 119.990

MOTOR E TRANSMISSÃO

Motor de quatro cilindros, 1.332 cm³, 8 válvulas, aspirado, injeção eletrônica, comando no cabeçote, potência de 107 cv / 98 cv a 6.250 rpm/6.000 rpm e torque de 13,7 kgfm/13,2 kgfm a 4.250 rpm/4.000 rpm (flex). Câmbio automático CVT (continuamente variável) de sete marchas; tração dianteira

DESEMPENHO

0 a 100 km/h 11,7 segundos/12,5s; velocidade máxima de 182 km/175 km/h

SUSPENSÃO

Dianteira independente tipo McPherson e traseira por eixo de torção

COMP. / LARGURA / ALTURA

4.372 / 1.980 / 1.524 mm

PESO / MATERIAL

1.190 kg

À VENDA

Disponível





ines249

Entregando mais por menos

O GS4 é uma combinação de conjunto híbrido eficiente,
com bom espaço interno e preço competitivo

Por: Caio Moraes Fotos: Luca Bassani e Oelcio Francisco



A traseira é traz aerofólio cheio de recortes e saídas de escapamento falsas. Lanternas em LED e difusor de ar sob o para-choque complementam a estética



Esse é um SUV híbrido HEV (Hybrid Electric Vehicle) que combina um motor a combustão com um motor elétrico, permitindo que ambos trabalhem juntos ou separadamente para mover o veículo. Contudo, na prática, ao

contrário de muitos híbridos em que o motor elétrico apenas auxilia o motor a combustão, o GS4 opera majoritariamente com tração elétrica. A principal característica de um HEV é que sua bateria é recarregada automaticamente pelo próprio motor a combustão e pela energia recuperada durante desacelerações e frenagens, sem a necessidade de ser ligado a uma tomada. Ainda que os modelos com carregamento externo (PHEV — Plug-in Hybrid Electric Vehicle) possam proporcionar maior autonomia elétrica, por terem bateria com maior capacidade, a tranquilidade e o conforto de não precisar dessa dependência valem a pena.

Ele impressiona pelo porte, pelas linhas arrojadas e, principalmente, pela frente agressiva, com linhas retas e futuristas. O conjunto óptico, que engloba DRL e faróis, é 100% em LED. O farol alto é automático (detecta veículos que vêm em sentido contrário e alterna o fecho alto e baixo). A frente tem, ainda, as entradas de ar para o radiador, o conjunto de câmeras 360° e parte dos inúmeros sistemas de auxílio à condução para o motorista — ABAS.

Lateralmente se destacam as maçanetas das portas aerodinâmicas (ficam rentes à carroceria), os espelhos retrovisores em black piano, que têm rebatimento automático, as setas sinalizadoras e o conjunto de câmeras 360°. As rodas de liga leve com aro de 19" estão calçadas com pneus 235/55.

Uma das vantagens do HEV é justamente a independência de tomadas, um conforto que, por si só, já compensa

A traseira é bem diferente. O aerofólio é cheio de recortes e as saídas de escapamento falsas têm desenho pouco usual. O conjunto é complementado pelas lanternas em LED, o difusor de ar sob o para-choque, a câmera de ré e o sensor de estacionamento traseiro. Outro detalhe interessante é o fato dele ter um sensor

para a tampa do porta-malas. Se você estiver em um lugar baixo, ele impede que ela encoste no teto. E se você ficar na traseira do carro com a chave no bolso por alguns segundos, ele identifica a presença e abre o porta-malas automaticamente. O porta-malas é espaçoso e acomoda entre 638 e 1.586 litros de bagagem.

O GS4 concorre com Toyota Corolla Cross, BYD Song Pro e Song Plus, GWM Haval H6 e Caoa-Chery Tiggo 7. Em relação ao único modelo 100% brasileiro, o Corolla Cross, o GS4 ganha em espaço e acomodação. Ele tem 4.680 mm de comprimento (contra 4.460 mm do nacional) e 1.901 mm de largura (contra 1.825 mm). Mas o amplo espaço interno é garantido, principalmente, pelo entre-eixos de 2.750 mm (contra 2.640 mm). Também ganha em potência e preço — GS4 Elite: 235 cv / R\$ 191.990 e Corolla Cross Hybrid: 122 cv / R\$ 219.890.

O acabamento é excelente, em material macio, e com bom espaço para todos os ocupantes. Os bancos são confortáveis e contam com ajustes elétricos de distância e inclinação do encosto, mas ficou faltando o apoio de braço central para os passageiros traseiros. O GS4 tem teto solar panorâmico, que não abre, mas, para preservar o conforto dos ocupantes nos dias quentes, ele vem com uma persiana sob o teto.

O volante tem ajuste manual de altura e profundidade, e comandos físicos para várias funções e telas do carro. À frente do motorista, o ▶



O acabamento é excelente e o espaço é bom para todos os ocupantes. O quadro de instrumentos digital tem 10,25" e a central multimídia, 10,1"





Impressiona positivamente o comportamento dinâmico do carro: há uma boa conexão entre motor, câmbio e direção



Ele vai bem no nosso piso de superfície lunar: não passa aspereza para o interior e proporciona silêncio e conforto para os ocupantes





head-up display traz informações do ADAS, mas o GS4 não tem GPS nativo nem Android Auto. No console, os botões de partida, pisca-alerta, alavanca de marchas e freio de mão eletrônico — mas não tem a função auto hold. O carregador de celular por indução fica no mesmo nível superior do console, mas, quando se coloca o celular, ele desce e evita que o telefone escorregue e caia do console.

O quadro de instrumentos digital tem 10,25" e, na central multimídia (10,1"), há ajustes para o modo de condução (econômico, confortável e esportivo), regeneração dos freios, refrigeração dos bancos (não tem aquecimento), ar-condicionado (que tem filtro ionizador para o ar), as configurações do carro (ADAS, volante, iluminação ambiente etc.), imagem do retrovisor, além de outras funções.

O conjunto propulsor combina um motor elétrico dianteiro (que entrega potência de 182 cv e torque de 30,5 kgfm) e um motor 2.0 a combustão, a gasolina, com 140 cv de potência e 18,4 kgfm. A bateria, com 2,1 kWh de capacidade, é alimentada de forma regenerativa por meio de frenagens e desacelerações, e pelo motor a combustão. Juntos, eles entregam 235 cv de potência combinada. O câmbio é o automático CVT e a tração é dianteira. Esse conjunto acelera o GS4 de 0 a 100 km/h em 8 segundos e atinge a velocidade máxima de 180 km/h. O alcance divulgado pelo INMETRO é de 14,1 km/l na cidade e 11,8 km/l na estrada.

Também impressiona positivamente o comporta-

mento dinâmico do carro. Há uma boa conexão entre motor, câmbio, direção (que pode ser ajustada em três alternativas de "peso") e suspensão. Tudo é bem equilibrado e acertado. Ele vai bem no nosso piso sem passar grande aspereza para o interior, e proporciona silêncio e conforto para os ocupantes. Nas curvas mais rápidas, ele tem rolagem aceitável da carroceria, mas "escorrega" um pouco mais do que seria conveniente, provavelmente, por causa dos pneus.

No cômputo geral, esse SUV é muito bom, o que tem justificado seus números de vendas. De acordo com a GAC, ele é o modelo mais vendido da marca até o momento. Ainda pode haver alguma resistência do mercado em função do desconhecimento da marca, mas, com certeza, isso poderá ser contornado se o comprador fizer um test drive com o carro." **car**



GAC GS4 ELITE

PREÇO

R\$ 191.990

MOTOR E TRANSMISSÃO

Motor de quatro cilindros 1.999 cm³, 16 válvulas, aspirado, duplo comando no cabeçote com geometria variável na admissão e escape, injeção direta, potência de 140 cv a 6.000 rpm e torque de 18,4 kgfm a 4.500 rpm (gas.). Motor elétrico dianteiro com potência de 182 cv e torque de 30,5 kgfm. Potência máxima combinada de 235 cv. Capacidade da bateria: 2,1 kWh. Câmbio automático CVT;

tração dianteira

DESEMPENHO

0 a 100 km/h em 8 segundos; velocidade máxima de 180 km/h

SUSPENSÃO

Dianteira independente McPherson; traseira independente multilink

COMP. / LARGURA / ALTURA

4.680 / 1.901 / 1.660 mm

PESO / MATERIAL

1.673 kg/aço

À VENDA

Disponível

LEVEMENTE HÍBRIDO E MAIS ECONÔMICO

O sistema híbrido do 2008 GT promete redução no consumo de combustível, atua de forma “quase imperceptível” e garante menores emissões de CO₂

Por: Caio Moraes Fotos: Luca Bassani







A vantagem de grandes grupos empresariais que administram diversas fabricantes de automóveis reside justamente na comunização de plataformas e conjuntos mecânicos. Atualmente, a prática de compartilhar componentes, como motores de outras marcas, está cada vez mais disseminada.

Exemplos incluem a Mercedes-Benz e a Nissan utilizando motores Renault, a Citroën incorporando propulsores originalmente da BMW e Mini, e a Audi compartilhando tecnologia com Lamborghini e Volkswagen, entre muitas outras parcerias que compõem uma extensa lista no setor.

O melhor exemplo que temos, no momento, chama-se Stellantis, que lidera o mercado nacional e que em nível mundial tem nada menos que 14 marcas de automóveis. Somente no Brasil, ela comercializa Fiat, Peugeot, Citroën, Jeep e RAM. E o fruto dessa união começa a se aproximar do consumidor. A Peugeot, por exemplo, acaba de apresentar os modelos 208 e 2008 equipados com a motorização híbrida leve, a mesma que chegou ao mercado em novembro do ano passado com os Fiat Pulse e Fastback. Ou seja, por enquanto, duas marcas do grupo compartilham o mesmo motor e câmbio em quatro carros.

Nesta edição, vamos falar um pouco sobre o novo e bem idealizado Peugeot híbrido — Mild Hybrid Electric Vehicle (MHEV). Produzido na Argentina, o 2008 GT Hybrid

utiliza o mesmo motor 1.0 turbo T200 flex com potência de até 130 cv e torque de 20,4 kgfm dos Fiat, mas, segundo a fabricante, com uma calibragem específica e com maior refinamento no gerenciamento híbrido.

O novo sistema, com configuração BSG (Belt Starter Generator), combina o motor a combustão com um motor elétrico e bateria de íons de lítio de 12V. O elétrico entrega 4 cv de potência e 1 kgfm de torque. Ele não move o carro sozinho, mas atua ajudando a unidade a combustão nas partidas, retomadas ou acelerações. O resultado é mais suavidade, ou seja, uma condução urbana mais linear.

Além disso, o sistema explora duas formas de regeneração de energia: o e-Braking, que recupera energia durante as frenagens, e o e-Coasting, que faz a regeneração durante as desacelerações por inércia. O funcionamento do sistema é notavelmente suave. A tecnologia garante até 10% de redução no consumo de combustível no ciclo urbano e 8% a menos nas emissões de CO₂.

O sistema start-stop atua de forma quase imperceptível, e o modo elétrico do veículo otimiza as respostas de aceleração nas saídas, tornando-as mais rápidas. No caso do 2008, um diferencial é a clareza com que o fluxo de energia e o estado da bateria são apresentados no painel e na central multimídia — uma informação que não está disponível nos modelos Fiat Pulse e Fastback.

Durante nosso período de avaliação, o 2008 GT Hybrid demonstrou um bom compromisso entre desempenho e economia. O consumo médio, utilizando etanol, ficou ▶



O i-Cockpit 3D continua dividindo opiniões, mas o painel digital e central multimídia de 10" compõem um bom conjunto





Ele se destaca pelo visual acentuadamente esportivo, complementado por faróis full LED com projetores, teto panorâmico e grade na cor da carroceria

Ele se mostra uma opção acessível para quem deseja ingressar na eletrificação com baixo custo e complexidade reduzida



entre 9,7 km/l e 15,5 km/l, variando conforme a forma de condução. Em ambientes urbanos, o sistema MHEV se destaca por atuar com maior intensidade nas saídas de semáforos e frenagens, contribuindo para boas médias de consumo. Já em rodovias, a transmissão CVT garante que o motor trabalhe em baixas rotações, otimizando o consumo sem prejudicar o desempenho.

Internamente, o destaque é o famoso i-Cockpit 3D (que divide opiniões), composto por um painel digital configurável, volante compacto e comandos multifuncionais. A central multimídia de 10 polegadas oferece espelhamento sem fio para Android Auto e Apple CarPlay. Além disso, o aplicativo MyPeugeot permite ao motorista monitorar consumo, autonomia e agendar revisões. A resolução da câmera de ré foi aprimorada, assim como a interface da multimídia, que está mais intuitiva.

O 2008 GT Hybrid se destaca pelo visual acen- tuadamente esportivo, complementado por faróis full LED com projetores, teto panorâmico, grade na cor da carroceria e o emblema “Turbo 200 Hybrid” na tampa traseira. No entanto, o espaço interno é um ponto que poderia ser melhorado. Com entre-eixos de apenas 2.612 mm e porta-malas de 434 litros, o carro se mantém na média do segmento, mas não chega a ser um destaque nesse quesito. Em termos de segurança, ele tem seis air-

bags, alerta de colisão com frenagem automática, assistente de farol alto, reconhecimento de placas de trânsito, alerta e correção de permanência em faixa, e detector de fadiga. Contudo, não conta com o controle de cruzeiro adaptativo, item já oferecido por seus concorrentes.

A dirigibilidade é um ponto forte: a direção elétrica é bem calibrada e a suspensão oferece bom conforto na cidade, mantendo a estabilidade em altas velocidades. O sistema start-stop atua de forma quase imperceptível, e o modo elétrico do veículo otimiza as respostas de aceleração nas saídas, tornando-as mais rápidas.

A suspensão é McPherson na dianteira e eixo de torção na traseira, com calibração para equilibrar conforto, absorção de impactos e bom comportamento dinâmico. O 2008 GT filtra bem as irregularidades do piso urbano, mantém boa estabilidade e não tem excesso de rolamento da carroceria nas curvas rápidas. Seu conjunto transmite maior robustez e segurança, mantendo algum conforto mesmo em pisos irregulares ou estradas esburacadas.

Embora não atinja o mesmo nível de eficiência de um híbrido HEV ou Plug-in, o MHEV oferece melhor desempenho em ambientes urbanos e um baixo custo de manutenção. Ele se mostra como uma transição acessível para consumidores que iniciam a adoção de tecnologias eletrificadas. **car**

PEUGEOT 2008 GT HYBRID

R\$ 162.990

MOTOR E TRANSMISSÃO

Motor de três cilindros, 999 cm³, 12 válvulas, turbo, injeção direta, comando no cabeçote, variador de fase na admissão, potência de 125/130 cv a 5.750 rpm e torque de 20,4 kgfm a 1.750 rpm (etan./gas.). Capacidade da bateria de íon-lítio de 12V. Câmbio automático CVT (continuamente variável) de sete marchas; tração dianteira

DESEMPENHO

0 a 100 km/h em 10/10,3 segundos; velocidade máxima de 195/193 km/h (etan./gas.)

SUSPENSÃO

Dianteira independente tipo McPherson e traseira por eixo de torção

COMP. / LARGURA / ALTURA

4.309 / 1.992 / 1.548 mm

PESO / MATERIAL

2.380 kg / aço

À VENDA

Disponível

MUSTANG DARK HORSE

Mais que um muscle car: um carro que une brutalidade e refinamento, mostrando que um V8 puro-sangue também pode ser civilizado

Por Gerson Borini Fotos Luca Bassani







novo Ford Mustang Dark Horse surpreende por sua dupla personalidade. De um lado, o esportivo mais visceral que a marca já trouxe oficialmente ao Brasil; de outro, um cupê que, ao ser conduzido com calma, mostra-se dócil, confortável e até prazero-

so para o dia a dia.

O nome desta versão carrega certo mistério, mas o que há de fato é uma proposta inédita dentro da linha Mustang. A Ford desenvolveu um conjunto mais radical, voltado ao desempenho em pista, sem renunciar à capacidade de convivência diária. Uma equação difícil de resolver quando se tem sob o capô um motor V8 aspirado de cinco litros com 507 cv de potência máxima a 7.250 rpm e que entrega 57,8 kgfm de torque máximo a 4.900 rpm.

UM PURO-SANGUE COM MODOS DE HUMOR

Em uma sessão de voltas rápidas no Autódromo Velocittà, ficou claro que este Mustang tem alma de competição. A aceleração é feroz e imediata, e o som encorpado do V8, modulando entre um ronco grave e uma explosão metálica, dá o tom da experiência. É o tipo de carro que transforma o ato de guiar em espetáculo, com cada troca de marcha marcada por resposta instantânea e comportamento equilibrado nas curvas rápidas.

A suspensão adaptativa MagneRide faz um trabalho notável em manter o carro colado ao asfalto, mas o que mais impressiona é a naturalidade com que o cupê muda de direção. A direção é precisa e rápida, e o conjunto de pneus 255/40R19 na dianteira e 275/40R19 na tra-

O MUSTANG MAIS FEROZ JÁ VENDIDO NO BRASIL MOSTRA QUE FORÇA E CONFORTO PODEM CONVIVER NO MESMO CARRO

seira transmite confiança mesmo quando o piloto abusa do acelerador na saída de curva. Em ritmo de pista, há leve tendência ao subesterço nas entradas mais agressivas, algo que não chega a comprometer a diversão e pode ser facilmente ajustado pelo estilo de condução.

AO VOLANTE

Mas o Dark Horse não é só pista. No uso em ambiente urbano e rodoviário, o esportivo mostrou que também pode ser civilizado. O segredo está nos modos de condução (Normal, Esportivo, Pista, Drag e Neve), especialmente o Normal, que suaviza as respostas do acelerador, amacia a suspensão e reduz a sonoridade do escapamento ativo. Assim configurado, o carro revela uma face surpreendentemente amigável: confortável nas irregularidades, bem isolado acusticamente e com direção leve o suficiente para o trânsito pesado.

Em velocidade de cruzeiro, o modelo se transforma em um grande carro de turismo de alto nível. A 120 km/h, o motor gira baixo e entrega consumo médio de 9,5 km/l, número respeitável considerando a potência e o peso de quase 1,8 tonelada. Já na cidade, o cenário muda: os pneus largos provocam grande arrasto e elevam o consumo de forma significativa, mostrando que o Mustang ainda é, antes de tudo, um carro esportivo com todas as suas consequências.

INTERIORE E ATMOSFERA

A cabine mantém o visual clássico do Mustang, mas com uma dose extra de esportividade. O volante de base reta, o revestimento em couro e suede com costuras azuis e os cintos na mesma cor ▶



Painel de instrumentos e central multimídia foram um conjunto único voltado ao motorista criando o ambiente de cockpit com acesso fácil a todos comandos



As linhas do carro sugerem força e desempenho e estão associadas aos faróis afinados e saída de ar adicional no capô do motor



A traseira traz aerofólio amplo que aumenta o *downforce*, melhorando a tração em curvas de média e alta velocidade



Painel convencional com conta-giros e velocímetros analógicos



Versão de pista onde o conta-giros é linear para maior atenção do piloto



Central multimídia pode exibir instrumentos complementares



A silhueta do carro mostra o capô alongado e inspira velocidade



Alavanca de câmbio e de freio de *drifting* no console central



O botão com cavallinho é usado para selecionar os parâmetros da esportividade



criam um ambiente especial. O painel digital, com interface configurável que pode ser atrelada ou não ao modo de condução, é moderno e envolvente, sem cair na armadilha do excesso de tecnologia. É um carro que ainda preserva a sensação analógica, o prazer de pilotar algo que responde diretamente ao comando do motorista.

A posição de dirigir é excelente, com ajustes amplos e ótima visibilidade frontal. Os bancos são firmes e ergonômicos, sustentam bem o corpo em curvas mais fortes, mas sem punir nas horas de trânsito lento. A refrigeração e o aquecimento dos assentos dianteiros são outro item de conforto que certamente irá agradar aos usuários. Essa dualidade é, talvez, o ponto mais marcante deste Mustang: pode ser um animal feroz quando provocado, mas se adapta sem drama à rotina urbana.

EQUILÍBRIO ENTRE BRUTALIDADE E REFINAMENTO

Há uma harmonia rara no conjunto. Ele tem a precisão e o controle de um esportivo moderno, mas conserva o temperamento clássico de um muscle car americano. O câmbio automático de dez marchas, agora mais inteligente, permite trocas rá-

pidas no modo esportivo e atua com suavidade em condução relaxada.

A estabilidade exemplar em frenagens é garantida pelo conjunto Brembo com discos ventilados na dianteira e traseira, sem sinal de fading mesmo após entusiasmada descida de serra. Na estrada, entregou conforto e silêncio inesperados. É essa capacidade de alternar entre dois mundos, o do desempenho e o do uso cotidiano, que faz o Mustang Dark Horse se destacar entre os esportivos.

UM ÍCONE RENOVADO

Com preço sugerido de R\$ 649.000, o cupê é o Mustang mais caro já vendido no país, mas entrega uma experiência de condução que poucos carros oferecem hoje. É um dos últimos V-8 aspirados disponíveis, um tributo à era da combustão em sua forma mais pura e, ao mesmo tempo, um esportivo tecnicamente refinado.

Na pista, ele instiga e recompensa. Na cidade, surpreende pela docilidade. No fim, o Mustang Dark Horse é isso: um cavalo selvagem domesticado o bastante para a vida real, mas sempre pronto para disparar na primeira reta que aparecer pela frente, bastando acionar o modo Drag Race. **car**

FORD MUSTANG DARK HORSE

PREÇO

R\$ 649.000

MOTOR E TRANSMISSÃO

Coyote 5.0 V8 aspirado, quatro válvulas por cilindro, injeção direta, duplo corpo de borboleta, montado longitudinal, com potência máxima de 507 cv a 7.250 rpm e torque máximo de 57,8 kgfm a 4.900 rpm. Câmbio automático de 10 marchas; tração traseira com diferencial autoblocante Torsen

DESEMPENHO

0 a 100 km/h em 3,7 segundos; velocidade máxima 250 km/h (limitada eletronicamente)

SUSPENSÃO

Dianteira do tipo McPherson e traseira multibraço, ambas com amortecedores adaptativos "MagneRide"

COMP. / LARGURA / ALTURA

4.821 mm / 1.958 mm / 1.403 mm

PESO / MATERIAL

1.832 kg / aço

À VENDA

Disponível

A perua mais selvagem da BMW

ines249

ALTER



ines249

O BMW M3 CS Touring é uma nova versão ainda mais selvagem do brilhante M3 Competition. Conseguiram melhorar?

Por James Dennsion Edição Alan Magalhães Fotos Barry Hayden



Não é uma
ida normal ao
supermercado



Estou acelerando naquilo que o circuito inglês de Thruxton chama de reta, e com uma chicana no final – um zigue-zague feito em terceira marcha. Deveria estar focado no ponto de referência – um poste alto e cinza com alto-falantes à esquerda da arquibancada –, mas tento desesperadamente tirar os olhos dos instrumentos. Normalmente não faria isso, mas desta vez tenho um número como chamariz: 250 km/h.

É a velocidade que um BMW Série 3 do BTCC - Campeonato Britânico de Carros de Turismo - atinge aqui durante uma sessão classificatória. Eu não deveria chegar nem perto disso, de jeito nenhum, afinal, estou numa perua familiar de cinco portas com pneus de rua, não 'slicks' de competição. Ela tem mais de meia tonelada de peso, embora conte mais potência do que o carro enquadrado nas regras do BTCC, mas em desvantagem na relação peso x potência.

Do que se trata? Uma última olhada no velocímetro antes de acionar os freios, a 243 km/h.

Seja qual for a perspectiva, o BMW M3 CS Touring tem desempenho impressionante. É uma versão um pouco mais leve, mais potente e focada nas pistas do M3 Competition Touring – um carro surpreendentemente bom e, sem dúvida, um dos melhores de alto desempenho à venda. Como a BMW o superou?

Bem, começou superando no preço, e bem. O M3 Competition Touring pode ser comprado atualmente pelo equivalente a R\$ 665 mil (na Europa, sem impostos), enquanto o M3 CS Touring sai por pouco mais de R\$ 915 mil. Uau! O emblema

CS (Competition Sport) sem dúvida tem boa reputação, mas uma rápida olhada na ficha técnica do CS Touring revela mudanças aparentemente modestas.

Com 1.850 kg, é 15 kg mais leve que o Competition Touring, graças ao uso de plástico reforçado com fibra de carbono. Capô, spoiler e entradas de ar dianteiras, capas dos retrovisores e o difusor traseiro foram todos substituídos por peças de materiais compósitos.

Destaque em vermelho no contorno das grades, emblemas e aerofólio, junto das novas rodas forjadas de liga leve com raios em estrela e acabamento dourado, são as principais mudanças visuais. Some-as com a exclusiva pintura British Racing Green e você terá uma combinação sensacional.

Sob o capô a BMW extraiu mais potência do motor S58 6 cil. biturbo de 3,0 litros. Os cavalos extras vieram do aumento da pressão dos turbocompressores e remapeamento eletrônico, que elevaram a potência de 530 cv para 550 cv. O torque permaneceu o mesmo (66,2 kgfm entre 2.750 e 5.950 rpm), mas o tempo de aceleração de 0 a 100 km/h foi reduzido em um décimo, para 3,5 segundos.

Nas curvas incrivelmente rápidas de Thruxton, a velocidade em linha reta não parece muito diferente à de um Competition Touring, mas o nível de emoção foi para outro patamar. Para um motor biturbo, a resposta do acelerador é tão nítida e previsível quanto possível, enquanto o ronco frenético e vigoroso foi aprimorado.

Parte dessa trilha sonora deve-se ao sistema de escapamento M aprimorado, que utiliza borboletas controladas eletronicamente e um abafador de titânio. Fica mais perceptível na partida, enquanto ▶



Rodas douradas
são novidade
no CS





Uso de fibra de carbono reduziu o peso para 1.850 kg

EMBORA O CS TOURING AINDA EXIJA CAUTELA, SUA CAPACIDADE DE CONTORNAR, SE AJEITAR E ENGAJAR É EXCELENTE





CONFIGURAÇÃO AGRESSIVA QUE PARECE TER SIDO DEVIDAMENTE AJUSTADA

em movimento, a mudança no volume da cabine parece se dever em grande parte ao som canalizado. Não é um E46 M3 CSL em plena rotação, mas soa tão bem que você vai querer levá-lo até a linha vermelha de 7.200 rpm, o que é muito divertido, mas desnecessário. Considerando os níveis de torque disponíveis, as trocas curtas de marcha parecem essenciais para um bom tempo de volta, esticá-las é desperdício.

A caixa de câmbio automática ZF de oito marchas é uma revelação. Substituta do controverso DCT desta geração do M3, o sistema de conversor de torque era – nos primeiros modelos G80 – um pouco lento. Neste CS ele tem toda a polidez de um carro sofisticado quando você precisa, e trocas de marcha mais agressivas e rápidas quando você não precisa. Um dupla embreagem seria, sem dúvida, mais adequado, mas para um carro com essa dupla missão, estrada e pista, o equilíbrio parece perfeito.

Também há melhorias no chassi, que assim como as modificações de motor, são bastante sutis, embora abrangentes. As molas aumentaram 7% de carga na dianteira e 11% na traseira, os ajustes de amortecedores foram revisados e novas molas auxiliares – em parte para aproveitar os pneus Michelin Pilot Sport Cup 2, opcionais sem custo, deste carro.

A direção, diferencial M ativo, sistema de tração integral e controle de freio foram modificados para se adaptarem ao chassi e à configuração atualizada dos pneus, além de melhorarem a dirigibilidade. Reforços da suspensão M em alumínio fundido sob o capô aumentaram ainda mais a rigidez, enquanto as molas dos coxins do motor foram reforçadas.

Pode-se argumentar que as melhorias não valem os R\$ 250 mil de diferença, mas basta meia volta em Thruxton para deixar claro que o CS Touring é muito mais do que o preço de suas peças. É um carro longo e pesado no contexto do

automobilismo, mas faz um trabalho quase impecável de convencimento de quem o pilota. Thruxton pode ser rápido, mas também exige precisão e saídas limpas para manter a velocidade. Carros deste tamanho são propensos a rolar em demasia e saírem da linha ideal. Embora o CS Touring ainda exija certa cautela, sua capacidade de contornar, estabilizar e engajar é excepcional.

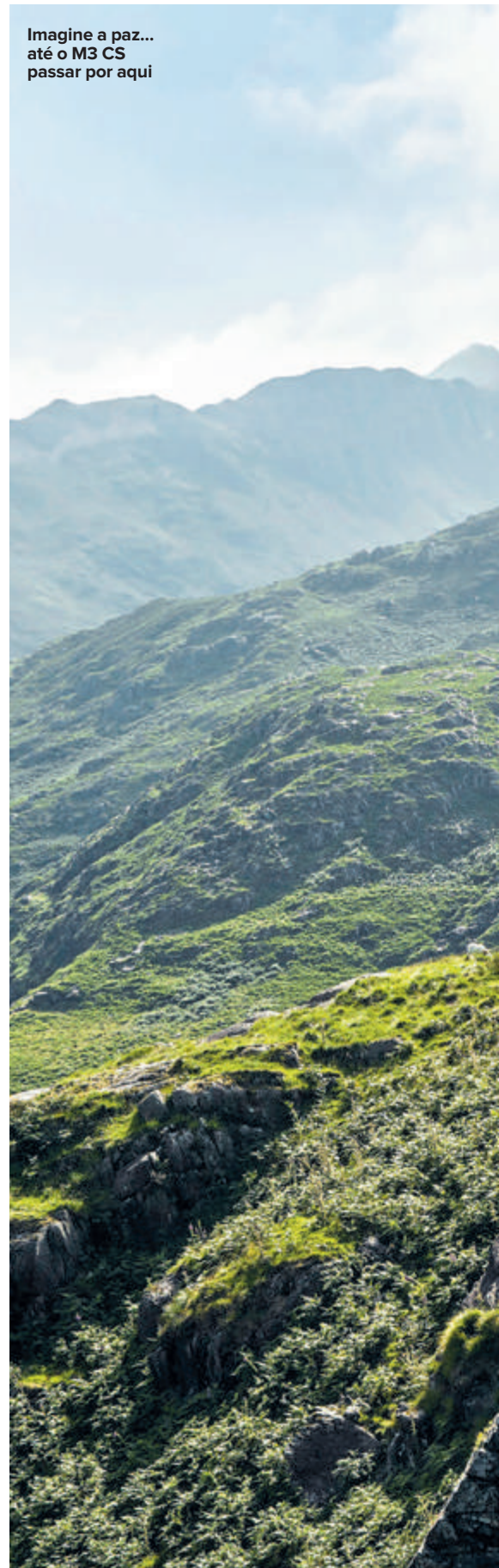
Sua configuração agressiva e precisa foi devidamente ajustada ao longo de milhares de horas de testes em ruas, estradas e pistas para uma excelente dirigibilidade. Ficou mais rápido que o Competition Touring em circuito (5,5 s em Nürburgring), mas são as respostas aprimoradas e a dianteira bem ajustada que o tornam tão agradável.

Em curvas rápidas a frente responde com mais convicção e lida com os solavancos no meio do contorno. Inspira confiança de uma forma que poucos carros – e muito menos peruas – conseguem. Dito isso, grande parte da sensação real do que o carro está fazendo se dá através do banco. A direção do CS Touring é mais leve que o ideal para uso em pista e, em última análise, rouba uma camada de resposta, independentemente da configuração selecionada.

Assim como no Competition, a resposta da direção do CS é uma das muitas configurações personalizáveis, juntamente com motor, agressividade da caixa de câmbio, amortecimento e frenagem. A configuração dos modos de condução da BMW é, sem dúvida, uma das melhores do mercado em termos de opções que o motorista tem e da diferença que cada uma proporciona.

Por exemplo, a troca de uma configuração de tração integral, adequada para uso em estradas rápidas, para apenas traseira – muito mais radical e com controle de tração ajustável – é feita num piscar de olhos, conferindo ao carro personalidade totalmente diferente. O M3 CS Touring oferece, na pista, potencial para um nível de ▶

Imagine a paz...
até o M3 CS
passar por aqui





BMW M3 CS TOURING

PREÇO R\$ 915 mil (R\$ 1 milhão na versão testada)
na Europa sem impostos

CONJUNTO MOTRIZ 6 cil. em linha biturbo
2.993 cc 24V, oito marchas automático, tração integral

DESEMPENHO 550 cv @ 6.250 rpm, 66,2 kgfm @
2.750 rpm, 0 a 100 km/h em 3,5 s, máxima de 297 km/h

PESO 1.850 kg

EFICIÊNCIA 11,3 km/l, 238 g CO2/km

À VENDA Disponível



É PRECISO AVENTURAR-SE ALÉM DAS VIAS PÚBLICAS PARA ENTENDER POR QUE O CS É UM CARRO CINCO ESTRELAS

diversão raramente visto antes em uma perua de rua.

Explicação completa: nossa pilotagem no circuito foi feita com pneus Cup 2 e freios de carbono opcionais (cerca de R\$ 65 mil). De fato, depois de cerca de 20 voltas, o pneu dianteiro esquerdo apresentava bolhas enormes. É um problema comum para quem faz voltas fortes em Thruxton, mas levanta questões importantes sobre o CS Touring. Quantos clientes levarão seus carros para a pista e com que frequência? Se esse desempenho fenomenal em autódromo for em detrimento da capacidade na estrada, isso não anula o propósito óbvio de uma perua veloz?

Não se engane, este modelo pode ser conduzido e usado como qualquer perua Série 3. Os componentes internos são amigáveis – um belo volante M Alcantara e bancos M de carbono aquecidos – e mantêm espaço decente para as pernas. O porta-

-malas oferece 500 litros de capacidade, com os bancos no lugar!

E quanto ao conforto na estrada? O M3 é um carro firme e nunca chega a ter fluidez em solavancos de carros como o Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio; a perspectiva de molas ainda mais rígidas parece assustadora.

Na realidade não é bem assim. Teríamos que colocá-los lado a lado para termos certeza, mas a afinação revisada dos amortecedores do CS Touring oferece maior fluidez e controle em altas velocidades e, se possível, um pouco menos de nervosismo em baixas velocidades do que o Competition. O CS Touring parece firme e equilibrado, em vez de áspero e instável.

Há bastante amplitude nas configurações dos amortecedores adaptativos. Embora o programa Sport+ ainda pareça um exagero para vias públicas, Comfort oferece configuração completa e utilizá-



O CS é
0.1 s mais
rápido que o
Competition
no 0 a 100



vel, mas com pouca resposta e controle da carroceria. São pequenos ganhos em relação ao Competition Touring, mas o polimento extra é bem-vindo, mesmo que o ruído da estrada ainda seja alto.

Além disso, a calibração da direção hidráulica se adapta melhor à estrada. A resposta permanece mediana, mas em velocidades mais baixas, o toque delicado e a imediatez da cremalheira conferem uma sensação superpositiva e leve à dianteira. Somado à posição de dirigir baixa e envolvente, o CS Touring é um carro extremamente agradável em ritmo energético de cruzeiro de uma boa viagem.

É também nessa condição que a caixa ZF confirma seu valor. Uma transmissão DCT simplesmente não conseguiria igualar a agilidade dócil da embreagem única ao dirigir pela cidade. A amplitude de recursos combina perfeitamente com a personalidade da perua. Um botão dedicado – físico, de verdade – para ajustar a configuração do câmbio também é bem-vindo. O modo mais agressivo, embora ofereça trocas rápidas, dá um solavanco abrupto e exagerado a cada troca. Na pista é razoável, mas na estrada, nem tanto.

Em suas configurações mais esportivas, câmbio, freios de carbono e os amortecedores mostram-se exagerados para a estrada. A potência de frenagem é realmente impressionante e o ABS demonstra contenção valente, mas o pedal poderia ser mais linear. É fácil reduzir bastante a velocidade no topo do curso, mas a modulação depois disso requer algum ajuste. Por R\$ 65 mil os freios opcionais são caros e – se você não pretende frequentar autódromos – indiscutivelmente desnecessários.

Este é um exemplo de pergunta que um potencial comprador de CS Touring precisa responder. É sem dúvida a melhor perua pronta para as pistas à venda atualmente – possivelmente de todos os tempos – e um avanço notável em relação à Competition Touring. Ela anda, para, faz curvas e emociona de uma forma que vai tão além de suas raízes, que você não consegue deixar de admirar a divisão M de Munique.

E talvez, ainda mais impressionante, seja o fato de não exigir nenhum tipo de comprometimento na estrada para atingir esse objetivo. Na verdade, ganhou um toque de foco e refinamento.

No entanto, para aqueles que provavelmente

não levariam uma perua para a pista — sejamos sinceros, deve ser a maioria de nós — é difícil argumentar que a melhoria na estrada justifica o preço adicional (quase 40% a mais) em relação ao já excepcional Competition Touring.

Olhando para os produtos Competition Sport anteriores, você encontrará exemplos em que a Divisão M seguiu o caminho inverso. Embora o F90 M5 CS, por exemplo, tenha ganhado habilidade nas pistas, ele é reverenciado pela grande melhoria nas ruas e estradas. Transformou um M5 já potente, com melhorias que podiam ser apreciadas em todas as viagens.

Aqui é diferente, você realmente precisa se aventurar além das vias públicas para entender o porquê de o CS Touring ser um carro cinco estrelas. Seu valor é mais apreciado em Interlagos do que na BR116 ou BR101, e para uma perua – mesmo uma veloz – isso é incomum.

De qualquer forma, é difícil negar que o domínio da BMW no mercado de veículos de passeio rápidos agora está fora de questão, principalmente em um terreno tradicionalmente dominado pela Audi. **car**



ines249

NAVE-MÃE BÁVARA

Fomos buscar no “ninho” da BMW, em Munique, a perua M3 Competition para nossa viagem à etapa da Fórmula 1 na Hungria. Uma nave de 530 cv que inspira paixão.

Por: Luca Bassani **Fotos:** Luca Bassani e Luca Coser Bassani





Confesso que sou um apaixonado por peruas. Desde a minha mocidade tive vários modelos, porque o porta-malas generoso oferece espaço para malas e equipamentos fotográficos. Gosto também da sensação de estar num carro mais próximo ao solo, diferente de um SUV. Não vou dizer que não gosto dessa tendência do mercado, até porque historicamente a culpa nem é deles.

No mercado brasileiro dos anos 2000 foram os amaldiçoados monovolumes que enterraram as linhas de produção das peruas no Brasil. Então, quando vou à Europa acompanhar a Fórmula 1, sempre fico de olho nesse segmento, que resiste no Velho Continente, ao contrário da América. Quando a BMW sugeriu o modelo para a viagem, nem acreditei. Falei para o meu filho Luca que a nave para Budapeste seria uma surpresa. Fique tranquilo, Luca, não é a nave-mãe 3i/Atlas, até porque o corpo celeste que está no momento escondido atrás do Sol provavelmente é um cometa.

De volta à Alemanha, na partida para a Hungria, nós carregamos a BMW. Além do meu material fotográfico e minhas pesadas malas com revistas, também estavam a bordo os equipamentos da cobertura da JP News — rebatendo o banco traseiro, a capacidade do compartimento de carga passa de 500 para 1.510 litros. O Luca é o correspondente da Jovem Pan na Europa.

É curioso como essa dinâmica altera a nossa avaliação da M3 pelas inúmeras paradas para ele entrar ao vivo para o Brasil. Em qualquer lugar que parávamos, chamávamos muita atenção, não pelo Luca de terno e microfone na mão, e sim pela nave bávara.

Nossa trajetória até Hungaroring incluía uma hora de estrada nas Autobahnen alemãs, depois só estradas na Áustria e Hungria, limitadas a 130 km/h. Então a hora de acelerar a nave era mesmo o começo da viagem. A M3 é incrível na aceleração na Autobahn. A situação mais recorrente era a retomada de velocidade quando saíamos de uma zona de 120 km/h para uma sem limite. Quando passávamos pela Áustria, a BMW entregou ainda mais esportividade: mesmo com o limite de 130 km/h, as impecáveis estradas sinuosas geram uma experiência de dirigibilidade incrível. A parte chata da viagem foi mesmo as estradas retas na Hungria, com muito trânsito local e para o GP de F1.

Com seus conceitos de carroceria distintos e específicos, a Touring tem características técnicas que equilibram perfeitamente o fornecimento do ar para o arrefecimento e a aerodinâmica. A grade em forma de rim vertical de grandes dimensões, o desenho das caixas de rodas, as saias laterais em preto de alto brilho, o spoiler dianteiro, o extrator traseiro e o aerofólio sobre a tampa do porta-malas são indicações do seu grande potencial dinâmico.

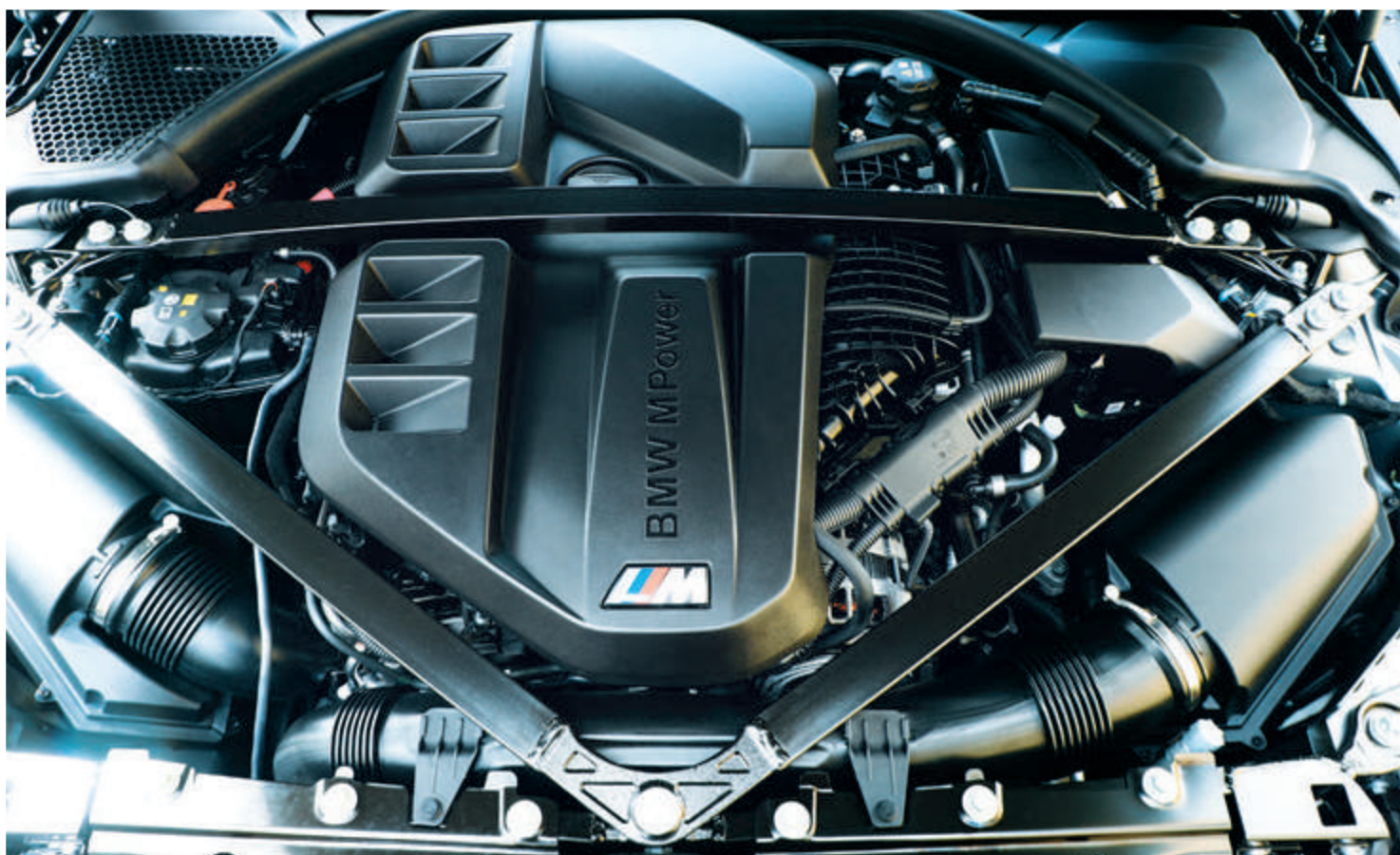
Essa versão, que traz retoques no exterior e interior, inclui novas rodas de liga leve forjadas, novos elementos de acabamento interno e a introdução do BMW Operating System 8.5, ▶



O habitáculo é perfeito: excelente posição para dirigir, volante multifunção com pega perfeita, *cluster* e multimídia posicionados corretamente



Silhueta agressiva, não há quem não olhe por onde quer que se circule: o comportamento reflete exatamente a aparência



Em uma semana, foram mais
de 2000 quilômetros ao volante
dessa maravilhosa perua

ines249



que sustenta a última geração do BMW iDrive. Agora em sua sexta geração, a M3 Touring está mais avançada, além de mais potente, mais equilibrada e segura, e mais versátil do que nunca. Para esta nova versão, o motor de seis cilindros em linha com M TwinPower Turbo, que produz uma potência de 530 cv e 66,3 kgfm, transfere toda essa força para o solo por meio do câmbio de oito marchas e do M xDrive — o sistema inteligente de tração nas quatro rodas.

Com esse pacote, a M3 Competition Touring com M xDrive acelera de 0 a 100 km/h em 3,6 segundos, e atinge os 200 km/h em apenas 12,4 segundos. Um canhão. A velocidade máxima é limitada eletronicamente a 250 km/h. No entanto, se o pacote M opcional for especificado, esse valor sobe para 280 km/h.

O sistema de tração M xDrive eleva a condução para níveis mais altos. A tração variável nas quatro rodas aumenta a agilidade da M3 Competition e, em parceria com o diferencial traseiro Active M — também com funcionamento variável —, aumenta a segurança e a aderência no contorno das curvas mais rápidas. Quando a tração 4WD atua com o Modo Esportivo acionado, uma proporção maior de potência é enviada para as rodas traseiras para uma condução ainda mais

ágil. Ao desligar o DSC (Controle Dinâmico de Estabilidade), toda a potência é enviada exclusivamente para as rodas traseiras. E é aí que se separam os homens dos meninos.

A suspensão adaptativa M é de série e proporciona aos motoristas a capacidade de ajustar eletronicamente as respostas dos amortecedores, conforme desejarem. Por meio do menu M Setup, o motorista pode optar por três configurações diferentes para otimizar a dirigibilidade do carro de acordo com a necessidade ou sua preferência pessoal.

O pacote tecnológico de chassi também inclui o excelente sistema de direção M Servotronic e os freios M Compound — o modelo de cerâmica M Carbon é opcional. Ambas as variantes têm pinças fixas de seis pistões na dianteira e pinças flutuantes com pistão único na traseira. Os modelos M Carbon são 14 quilos mais leves que o sistema padrão M Compound.

Colocar toda essa tecnologia à prova por estradas sinuosas remete às mesmas sensações de pilotar um bom carro de corrida na pista, porém com a docilidade de um carro familiar para o dia a dia. Direção, motor, suspensões, freios, tudo responde de forma perfeita. E ainda tem quem prefira um SUV, vá entender. **car**

BMW M3 COMPETITION TOURING M xDRIVE

PREÇO

R\$ 1.000.000 (na Europa)

MOTOR E TRANSMISSÃO

Seis cilindros em linha, 2.993 cm³, tecnologia M TwinPower Turbo com dois turbocompressores mono-scroll, resfriamento indireto do ar de admissão, injeção direta, 24 válvulas, comando de válvulas variável com Valvetronic e Double-Vanos, potência máxima de 530 cv a 6.250 rpm e torque máximo de 66,3 kgfm entre 2.750 rpm e 5.730 rpm. Câmbio M Steptronic de oito marchas com Drivelogic.

Tração integral M xDrive

DESEMPENHO

0 a 100 km/h em 3,6 segundos; 0 a 200 km/h em 12s; velocidade máxima de 280 km/h (limitada)

SUSPENSÃO

Dianteira e traseira independentes, adaptativas M, ajustáveis eletronicamente. Dianteira com dupla articulação e traseira multilink com subchassi

COMP. / LARGURA / ALTURA

4.801 / 1.903 / 1.446 mm

PESO / MATERIAL

1.865 kg / aço

À VENDA

Disponível

RADIO BOX.

Bastidores do automobilismo. Por Alan Magalhães, Luca Bassani e Maria Clara Castro



Largada em Campo Grande na volta da BRB Stock Car à Cidade Morena

HISTÓRIA EM TRÊS ATOS

FORAM DUAS ETAPAS DISPUTADAS NO VELOCITTA E MAIS UMA NA VOLTA A CAMPO GRANDE. SEIS CORRIDAS QUE COMEÇARAM A DESENHAR A BRIGA PELO TÍTULO DE 2025

POR: ALAN MAGALHÃES

FOTOS: LUCA BASSANI E OELCIO FRANCISCO





O #81 Arthur Leist rumo à sua 1ª vitória na BRB Stock Car na Corrida 1 no Velocitta



Guilherme Salas, duas vitórias no ano e quarto no campeonato

A temporada 2025 da BRB Stock Car Pro Series, primeira da história com carros no estilo SUV, iniciou sua segunda metade no circuito Velocitta, em Mogi Guaçu (SP), ostentando números que às vezes passam despercebidos. Foram mais de 4 mil ultrapassagens realizadas nessa primeira metade, ranking liderado pelo brasileiro Enzo Elias. O piloto de 23 anos havia, até então, feito 224 ultrapassagens, média de 20,36 por corrida. O total desse “primeiro tempo” do calendário foi de 4.312 ultrapassagens – média de 392 por corrida. Não é por acaso que a Stock Car tem uma legião gigantesca de fãs nessas 47 temporadas.

Foram doze vencedores em 17 corridas até agora. Mais da metade do grid já visitou o pódio. A vitória de Arthur Gama na Corrida Sprint em Cascavel (PR) — sexta etapa — tornou o gaúcho de 20 anos o 12º piloto a subir no topo do pódio neste ano. Além de Gama, outros onze pilotos venceram este ano: Felipe Fraga (1 vitória), Gianluca Petecof (2), Allam Khodair (1), Arthur Leist (1), Rafael Suzuki (1), Guilherme Salas (2),

Enzo Elias (1), Nelson Piquet Jr. (1), Cesar Ramos (1) e seu companheiro na Ipiranga Racing, Thiago Camilo também com um triunfo. O destaque fica para o paulista de 28 anos Gaetano Di Mauro, com quatro vitórias em seu ano de estreia na Equipe Eurofarma RC.

VELOCITTA – 1º ATO

Em temporada bastante conturbada em função da impossibilidade de utilização dos autódromos de Interlagos (SP) e Goiânia (GO), ambos recebendo melhorias para recepcionarem a Fórmula 1 e o Mundial de MotoGP, a Vicar, empresa promotora da BRB Stock Car, teve que remanejar datas e locais.

O moderno circuito Velocitta abrigou duas etapas extras, 7ª e 8ª. Na primeira delas, triunfo de mais um piloto da nova geração, Gianluca Petecof, que venceu a Corrida Sprint disputada no sábado, com João Paulo de Oliveira em segundo e Thiago Camilo, que visitou o pódio na Pro Series pela 90ª vez, completando o pódio. Foi uma mescla da nova geração, com grandes nomes das categorias de turismo. Thiago Camilo é um dos mais completos pilotos da Stock Car, incluindo três Provas do Milhão, porém, incrivelmente não conquistou um merecido título ainda. Já João Paulo de Oliveira, o JP, teve carreira longa e de grande sucesso no Super GT Nippon, no Japão, uma das principais categorias do mundo, depois de disputar a Fórmula 3 no Brasil.

A Corrida 2 do domingo, a mais longa do programa, teve vitória do paulista de Jundiaí, Guilherme Salas, que triunfava pela segunda vez no ano e quinta na carreira. Salas liderou um pódio completado pela dupla da Eurofarma RC; Felipe Fraga e Gaetano Di Mauro, em mais uma constatação da confiabilidade e melhor adaptação da equipe paranaense ao novo carro da Stock Car. Salas também encerrou o fim de semana com o Troféu Vivo Man of the Race de maior pontuador da etapa, com 116 pontos conquistados, contra 112 de Fraga.

VELOCITTA – 2º ATO

Muita coisa pode mudar no intervalo de uma semana na BRB Stock Car Pro Series. No sábado anterior, na mesma pista, Arthur Leist conquistou a pole e Julio Campos completou a festa ao garantir um lugar na primeira fila toda da Equipe Crown Racing. O que parecia ser o prenúncio de um grande desfecho tornou-se um inesperado revés para o time liderado por William Lube. Mas nada como um dia após o outro. Uma semana depois, Leist triunfou na Corrida Sprint, sua primeira vitória na Stock Car, e

**Gianluca Pérez
recebe a bandeirada em
1º na Corrida Sprint da
7ª etapa no Velocitta**

ines249

Julio Campos chegou em segundo; roteiro digno dos melhores filmes.

Curiosamente, Leist, piloto do Toyota Corolla Cross #81, tornou-se o 81º competidor diferente a triunfar na principal categoria do automobilismo brasileiro. Um belo prêmio para quem havia renovado seu contrato com a Crown Racing para 2026. O pódio de sábado foi completado por Bruno Baptista, que liderou parte considerável da corrida, até que o grande trabalho de pitstop da Crown Racing estragou seus planos de vitória.

Normal diante da alta competitividade da Stock Car, a prova teve um incidente na primeira volta nas desafiadoras curvas 2 e 4, que ocasionou várias rodadas e abandonos, normais em largadas da Stock Car, que raramente passam incólumes. O combativo Felipe Baptista acabou escorregando quando tentava uma ultrapassagem ousada, no melhor estilo “corridas de turismo”, mas acabou penalizado com a desclassificação não apenas da prova, mas do evento, sendo impedido, inclusive, de competir na Corrida 2 de domingo, ganhando 5 pontos em sua cédula desportiva e multa. Foi a típica penalização por excesso de combatividade.

O mais intrigante é que no texto da decisão dos comissários, lê-se também: “...bem como o fato de já ter se dirigido aos Comissários Desportivos de forma desrespeitosa em oitivas anteriores...”. A pergunta que fica é: Por que os Comissários não o advertiram ou penalizaram nessas ocorrências anteriores? Será que algum ressentimento represado ajudou a multar, pontuar e banir, de todo o evento, um dos mais rápidos e brilhantes pilotos da nova geração? Uma boa pergunta a ser feita, por exemplo, para o tetracampeão Paulo Gomes, exemplo de combatividade da Stock Car, cujos adversários já sabiam que quando ele se aproximava, era bom redobrar os cuidados.

Hora de falar do domingo, dia em que Rafael Suzuki voltou a vencer na BRB Stock Car, só que não. Foi o famoso: venceu, não levou, mas levou. Uma vedação na junção do assoalho de seu Chevrolet Tracker foi considerada ilegal na vistoria técnica. A equipe TMG Racing conseguiu um efeito suspensivo e o resultado de pista foi mantido, até o julgamento final do mérito.

Sem ter nada com isso, o paranaense Gabriel Casagrande herdou ▶



**De 22º para 3º. O líder
Felipe Fraga fez uma corrida
épica em Campo Grande**



**Candidatíssimo ao título,
Gaetano Di Mauro já venceu
quatro vezes este ano**

Pilotagem soberba de
Thiago Camilo na pista
molhada de Campo Grande



sua vitória na pista, que depende ainda da esfera jurídica para ser confirmada, ou não. Por enquanto, prevalece o resultado de pista. Nelson Piquet Jr. e Felipe Massa, parceiro de equipe de Suzuki, completaram o pódio da corrida principal da oitava etapa do atual calendário.

CAMPO GRANDE - 3º ATO

Depois de seis anos a capital do Mato Grosso do Sul voltou a receber uma etapa da BRB Stock Car Pro Series.

A pista já recebeu 16 corridas da categoria ao longo de uma história iniciada em 2002, que teve o paulistano Beto Giorgi como primeiro vencedor. A “Cidade Morena” fez parte do calendário em 2003, 2004 e seguidamente entre 2006 e 2011, retornando em 2015 e posteriormente em 2018 e 2019.

Entre os pilotos em atividade, além de Cacá Bueno, Thiago Camilo e Rubens Barrichello, já haviam vencido em Campo Grande Felipe Fraga, duas vezes, e o tricampeão Ricardo Maurício.

Só que esta turma experiente enfrenta agora um batalhão da nova geração e alguns nomes consagrados. Pouco mais de um terço do grid teve o gostinho de acelerar em Campo Grande pela primeira vez. 13 para ser exato, entre eles, Felipe Massa, que no ano de inauguração do autódromo, 2001, vencia a Fórmula 3000 na Europa, antes de subir para a F1.

Mesmo ano em que Helio Castroneves venceu a primeira das suas quatro 500 Milhas de Indianápolis. Com trajetória de sucesso na Indy e nas corridas de Endurance no IMSA SportsCar, o paulista da A.Mattheis Motorsport faz sua temporada de estreia na BRB Stock Car.

Na última visita da BRB Stock Car a Campo Grande, boa parte dos jovens talentos do grid, os chamados ‘New Kids on the Track’, estava no kartismo ou iniciando a transição para os carros. Entre eles, quatro já venceram nesta temporada: Arthur Gama (20 anos), Arthur Leist (24), Enzo Elias (23) e Gianluca Petecof (22).

Mas coube a um “veterano” a conquista da pole-position. Maior vencedor em atividade, Thiago Camilo repetiu a conquista de 2019 no Autódromo Internacional Orlando Moura. Com a regra de inversão dos 12 primeiros do grid, o “rookie” Rafael Reis puxaria a fila do

42ª vitória de Thiago Camilo na Stock Car
o coloca na briga pelo título de 2025



grid da Prova Sprint, que marcou a 650ª largada da história da Pro Series.

Porém, foi excluído da classificação por irregularidade técnica. Mais uma herança para Gabriel Casagrande, 13º colocado na tomada de tempos, que subiu uma posição na classificação e puxou a fila na Sprint. Casagrande que vinha controlando bem a corrida, perdeu posições devido a uma parada lenta de box, decorrente de uma porca de roda que teve que ser substituída e perdeu assim a chance de vitória em Campo Grande, terminando em quinto.

Mais uma vez a Equipe Eurofarma RC deu as cartas. Gaetano Di Mauro marcou seu nome como vencedor da corrida 650 da Stock Car. Sua quarta vitória e oitavo pódio em 2025, resultado que o fez dormir na liderança do campeonato, com apenas um ponto de vantagem para o companheiro de equipe Felipe Fraga, que abandonou a disputa de sábado.

Com temperatura ambiente em 35°C e 50°C no asfalto, a segunda colocação no sábado terminou nas mãos de Allam Khodair. Terceiro no grid da Sprint, o experiente piloto fez uma corrida consistente e lutou pela vitória contra Gaetano antes de garantir seu segundo pódio na temporada. O terceiro lugar ficou com outro nome entre os mais experientes do grid: Nelson Piquet Jr., seu terceiro pódio no ano.

A tarde foi de glória para a Mitsubishi. Em seu ano de regresso à BRB Stock Car, a marca dos três diamantes protagonizou um pódio com três dos seus dez pilotos na temporada 2025 e conquistou a sua 25ª vitória na principal categoria do automobilismo brasileiro. Além do pódio completo, garantiu ainda o quarto lugar com Ricardo Zonta.

No domingo, tudo mudou.

Do calor abafado e sol escaldante de sábado, a Corrida 2 foi disputada sob chuva, que a princípio deixou todos em dúvida sobre qual tipo de pneu utilizar já que ela era intermitente antes da largada. Sobre um asfalto antigo e muito desgastado, a opção foi pelos pneus 'slick' para pista seca, com os quais os pilotos largaram atrás do safety-car, por precaução.

Se a vitória de sábado ficou com um piloto da nova geração, domingo foi o dia da experiência. Thiago Camilo largou da pole position, liderou de ponta a ponta com o Toyota Corolla Cross da Ipiranga Racing e venceu pela 42ª vez. O paulista também levou o Troféu Vivo Man of the Race como o maior pontuador da etapa, marcando 118 pontos de 137 possíveis.

Julio Campos cruzou a linha de chegada em segundo depois de segurar a pressão de um inspiradíssimo Felipe Fraga, que largou de 22º lugar e finalizou em terceiro, resultado que o colocou de volta à liderança do campeonato, superando o companheiro de equipe Gaetano Di Mauro, 11º colocado na corrida principal.

Além de Fraga, outro piloto que se destacou pela grande escalada foi Rubens Barrichello. O bicampeão foi além da reação no sábado, quando conquistou dez posições, avançando 20 no domingo, depois de ter largado em 30º para concluir o domingo em décimo.

Arthur Leist deu sequência a uma temporada positiva e finalizou em quarto lugar, seguido pelo tricampeão Gabriel Casagrande, que marcou mais um quinto no fim de semana. Especialista em ultrapassagens, Enzo Elias avançou 13 posições ao longo da corrida para finalizar em sexto lugar, à frente do tricampeão Ricardo Maurício. Já o pentacampeão Cacá Bueno foi o oitavo, com Gianluca Petecof em nono lugar.

Depois dessa história contada em três atos, Felipe Fraga retomou o primeiro lugar da tabela com 706 pontos, contra 675 do companheiro de equipe Eurofarma Di Mauro. O terceiro lugar mudou de mãos e agora é de Thiago Camilo, que chegou a 576, enquanto Guilherme Salas tem agora 561. Enzo Elias segue bem no campeonato e está em quinto, com 550.

O campeonato começa a entrar em sua fase decisiva. Se todo favoritismo pende para os pilotos da Equipe Eurofarma RC, não se pode descartar a fase positiva da Ipiranga Racing com Thiago Camilo, a velocidade de Guilherme Salas e o ímpeto de Enzo Elias, piloto da completíssima Scuderia Bandeiras. A cereja do bolo? Cinco serão os descartes, portanto, muita coisa pode embolar essa tabela.

Momento em que Felipe Fraga dizia adeus aos pontos e à liderança da tabela



O rápido e competitivo Felipe Massa está sofrendo com panes mecânicas em 2025

Campos, Camilo e Fraga. Pódio de respeito em Campo Grande





Heitor chegou a 199 pontos na tabela e tem vantagem de 79 para o vice-líder

DALL'AGNOL ESTEBELECE-SE MAIS LÍDER DO QUE NUNCA NA FÓRMULA 4 BRASIL

Velocitta é palco de primeiras conquistas para Pedro Lima e Filippo Fiorentino, bem como de garantias para aspirante ao título

Por: Maria Clara Castro Fotos: Alex Farias, Luca Bassani e Oelcio Francisco

Após quase dois meses de pausa, a Fórmula 4 Brasil retomou suas atividades no circuito do Velocitta, em Mogi Guaçu (SP), para a realização da terceira e quarta etapas da temporada 2026. O retorno ao traçado de 3.493 metros marcou fins de semana intensos e decisivos para os jovens talentos da categoria, que voltaram a acelerar em busca de pontos importantes na disputa pelo campeonato. A rodada dupla foi marcada por desempenhos dominantes, reviravoltas estratégicas e novos vencedores na categoria-escola promovida pela Vicar.

O destaque da classificação da terceira etapa ficou por conta de Pedro Lima, o mais jovem piloto do grid, com apenas 15 anos. O paulista da Starrett Bassani F4 registrou 1min26s250 em sua melhor volta e garantiu as pole positions para as corridas 1 e 3. O tempo não apenas lhe rendeu a primeira pole da carreira F4 Brasil, como também encerrou a sequência de domínio da TMG Racing nas tomadas de tempo — equipe que havia largado na frente nas etapas anteriores, com Ciro Sobral e Heitor Dall'Agnol. A perfor-



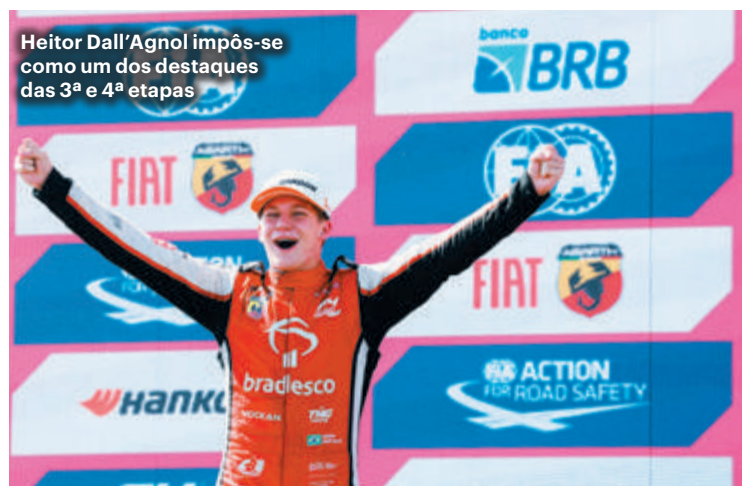
Pedro Lima vence pela primeira vez na F4 Brasil

mance sólida do jovem piloto confirmou seu potencial e mostrou a força da equipe comandada por Luca Bassani no Velocitta.

Na corrida 1, o enredo foi marcado por emoção e surpresas. Largando da sexta posição, Filippo Fiorentino protagonizou uma recuperação notável e conquistou sua segunda vitória no Velocitta, repetindo o feito alcançado em julho. Heitor Dall'Agnol chegou a assumir a liderança após o problema de Pedro Lima na largada, mas o gaúcho da TMG Racing foi punido com um drive-through por queima de largada devido a um posicionamento incorreto no colchete. A penalização abriu caminho para Fiorentino herdar a ponta e cruzar a linha de chegada em primeiro.

A corrida 2 teve como protagonista Rogério Grotta, que largou na frente graças ao grid invertido entre os oito primeiros colocados da prova anterior. Com mais experiência que boa parte dos adversários e ritmo sólido desde as voltas iniciais, o piloto mostrou maturidade ao administrar a vantagem e conquistar uma vitória tranquila. Grotta, que recentemente testou na F4 Espanhola, aproveitou o bom momento para reafirmar seu crescimento técnico dentro da categoria.

A terceira corrida do fim de semana foi o momento de consagração para Pedro Lima. Após o revés na primeira bateria, o jovem paulista-no mostrou resiliência e liderou de ponta a ponta para conquistar sua primeira vitória na F4 Brasil. O triunfo veio em uma disputa acirrada com o líder do campeonato, Heitor Dall'Agnol, que terminou em segundo, apenas 0,053 atrás. A pressão foi intensa até a última curva, exigindo de Pedro controle emocional e gestão precisa dos pneus — um aspecto que o próprio piloto reconheceu precisar aprimorar nas próximas etapas. ▶



Heitor Dall'Agnol impôs-se como um dos destaques das 3ª e 4ª etapas



Murilo Rocha, Pedro Lins e Pedro Lima demonstraram alto desenvolvimento no Velocitta



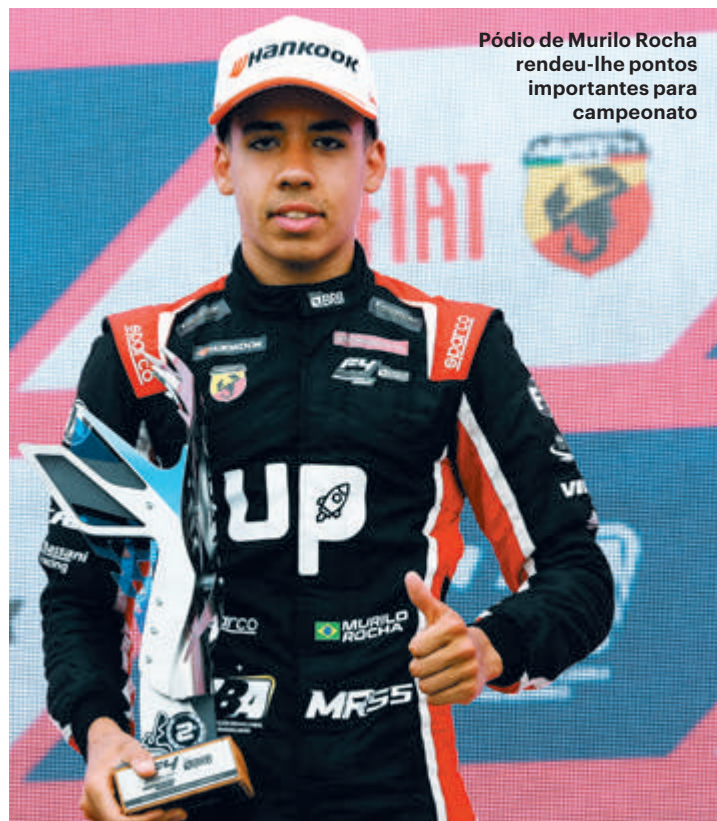
Velocitta confirmou-se como uma pista técnica, travando desafios para os pilotos

Depois de um fim de semana intenso que marcou a terceira etapa da temporada, a F4 Brasil permaneceu no circuito do Velocitta para a realização da quarta rodada do campeonato. O traçado de 3.443 metros recebeu novamente os jovens talentos da categoria-escola, que enfrentaram altas temperaturas e disputas equilibradas nas três corridas da etapa. A continuidade no mesmo circuito permitiu que equipes e pilotos explorassem ao máximo o conhecimento acumulado na pista, tornando as corridas ainda mais técnicas e estratégicas.

O destaque da classificação foi de Filippo Fiorentino, piloto da TMG Racing. Dono de duas vitórias anteriores no Velocitta, o paulista mostrou consistência e velocidade para garantir sua primeira pole position na atual temporada da F4 Brasil. Com 32 °C de temperatura ambiente, Fiorentino cravou o melhor tempo e assegurou a posição de honra para a corrida 3, que encerraria a etapa. O feito o tornou o quarto piloto diferente a conquistar uma pole nesta temporada, o que demonstra uma certa competitividade do campeonato.

Na corrida 1 da quarta etapa, o gaúcho Heitor Dall'Agnol confirmou o domínio da TMG Racing. Com o melhor tempo combinado das segundas voltas mais rápidas (1min26s476), o líder do campeonato largou na frente e não deu chances aos adversários. Dall'Agnol liderou de ponta a ponta e ainda registrou a volta mais rápida, conquistando sua terceira vitória neste ano. O desempenho impecável rendeu-lhe 26 pontos e consolidou sua posição como principal candidato ao título.

Ainda no sábado, a TMG Racing voltou a brilhar com



Pódio de Murilo Rocha rendeu-lhe pontos importantes para campeonato

Cadi Baptista, que venceu a corrida 2 e se tornou o oitavo piloto diferente a triunfar na temporada. O paulista de 17 anos soube aproveitar sua posição de largada e liderou de ponta a ponta, resistindo à pressão nas voltas finais. A prova foi marcada por disputas intensas, especialmente entre os pilotos da Starrett Bassani F4. Murilo Rocha protagonizou uma bela manobra na última volta para ultrapassar o companheiro Pedro Lima e garantir o segundo lugar, deixando o jovem de 15 anos na terceira posição.

A corrida 3 encerrou a etapa com mais um triunfo de Heitor Dall'Agnol, que alcançou sua quarta vitória na temporada. Apesar de cair para terceiro nos metros iniciais, o piloto do carro #27 executou uma ultrapassagem precisa sobre o pole Fiorentino e Pedro Lins para reassumir a liderança e seguir até o fim. O pódio foi completado por Lins, em segundo, e Lima, em terceiro — ambos da Starrett Bassani F4. Após a corrida, Dall'Agnol destacou a importância da largada e da gestão dos pneus para garantir o resultado: “No início foi meio tenso, mas consegui poupar bem os pneus e abrir uma diferença relativamente grande. Foi uma vitória trabalhada do começo ao fim.”

Com mais um fim de semana dominante, Heitor Dall'Agnol abriu vantagem na liderança do campeonato e se aproximou do título da temporada 2026. O gaúcho chegou a 199 pontos, ampliando a diferença para o companheiro de equipe Filippo Fiorentino, que assumiu a vice-liderança com 120 pontos — 79 a menos. Murilo Rocha manteve-se em terceiro, com 116, seguido pelos dois representantes da Starrett Bassani F4: Pedro Lima, com 110, e Pedro Lins, com 86. A quarta etapa reforçou o protagonismo da TMG Racing e o alto nível técnico dos jovens pilotos, que seguem em evolução e prometem um encerramento de temporada acirrado e repleto de boas histórias no automobilismo brasileiro.



Heitor Dall'Agnol comemora sua quarta vitória na temporada



Corrida 3 da quarta etapa encerrou rodada dupla vitoriosa, especialmente para TMG Racing e Starrett Bassani F4



Largadas mostrou-se como um dos momentos mais decisivos das corridas

10 X McLAREN!

UMA DAS EQUIPES MAIS TRADICIONAIS DO ESPORTE SUPEROU ALTOS E BAIXOS NOS ÚLTIMOS ANOS PARA CHEGAR À DÉCIMA CONQUISTA DE CONSTRUTORES – SEGUNDA CONSECUTIVA

POR: RAFAEL LIGEIRO

FOTOS: BETO ISSA, JEAN-FRANCOIS GALERON,
JOSÉ MARIA RUBIO E LUCA BASSANI







“Quem te viu, quem te vê!”. Essa é a melhor expressão ao se comparar a situação da McLaren em seu último período com a Honda, entre 2015 e 2017, e a atual fase na F1. Outrora “GP2 engine” e meme pronto na Web nos tempos da parceria com a montadora, a equipe britânica retomou o protagonismo ao longo dos últimos dois anos. Neste, Oscar Piastri e Lando Norris brigam ponto a ponto pelo título de Pilotos; no Mundial de Construtores, os papaias faturaram o título com seis etapas de antecedência, igualando o recorde de “precocidade” da Red Bull, em 2023.

Com o décimo título, a McLaren superou a Williams, arquirrival dos anos 1980 e 2000, se isolando como segunda maior vencedora do certame, atrás apenas da Ferrari, dona de 16 troféus. E mais importante é notar que a conquista a recoloca na prateleira das lendas. Algo que honra um DNA que, apesar de fases menos produtivas, jamais aceitou ser coadjuvante.

De fato, o renascimento não veio por acaso. Tampouco com a rapidez de um pit stop bem-executado. Foi a soma de decisões certas: a guinada técnica iniciada em 2023, a chegada e ascensão de Lando Norris e Oscar Piastri, o trabalho metódico de Andrea Stella, a habilidade política e comercial de Zak Brown... e, sobretudo, a coragem de admitir equívocos e redesenhar conceitos. Ou seja, Woking recuperou processos, contratou mentes altamente qualificadas, acelerou a fábrica, modernizou o túnel de vento, refinou

NIKI LAUDA: PEÇA-CHAVE EM DOIS TÍTULOS DE CONSTRUTORES DA MCLAREN



simulações e executou atualizações com precisão cirúrgica. O resultado de 2024 quebrou o jejum de Construtores que durava 26 anos; já em 2025 consolidou o domínio. Até a etapa de Austin, 19ª do ano, foram 12 primeiros lugares e 29 pódios. Quase 78% dos pontos possíveis. Uma nova página brilhante, que se soma a outros nove capítulos memoráveis. E revisitá-los é entender por

que a McLaren tem a obsessão da excelência gravada na carenagem.

O pontapé inicial nessa história veio em 1974. Sob comando de Teddy Mayer e do recém-chegado Emerson Fittipaldi, a McLaren M23 capitalizou consistência e velocidade. Foram três vitórias de Emmo e uma de Denny Hulme, e outros cinco pódios em um total de 15 GPs. O título veio na prova de encerramento, em Watkins Glen, quando o brasileiro também arrematou o campeonato de Pilotos.

Sem dúvidas, a equipe tomou gosto pelas primeiras posições, porém só voltou a triunfar entre os Construtores dez anos mais tarde. Em 1984, John Barnard assinou o foguete MP4/2, um carro equilibrado, de moderado consumo de combustível e pneus, equipado pelo poderoso motor TAG/Porsche. E esse foi o primeiro ano em que os britânicos tiveram dois pilotos na luta pelo título. Que disputa, aliás! Niki Lauda superou Alain Prost por meio ponto, menor diferença entre campeão e vice em 75 temporadas; juntos, entregaram a taça de Construtores com folga — quase o triplo de pontos da Ferrari.

No ano seguinte, o MP4/2B manteve a espinha dorsal — e o domínio. Mas a ordem de forças entre os pilotos estava mudada. Em seu auge de precisão (e mordido pela derrota em 1984), Prost tomou as rédeas. Foi campeão de Pilotos, com 73 pontos. Em uma notável valsa do adeus, Niki Lauda, no seu último ano na F1, fez apenas 14 pontos, porém suficientes para ajudar os ingleses no tri de Construtores, oito

pontos à frente da Ferrari.

OS ANOS MAIS QUE DOURADOS DA MCLAREN

Se entre 1986 e 1987 a Williams era a equipe a ser batida na F1, nos quatros certames posteriores, a McLaren reencontrou o domínio nas pistas. Além de carros com aerodinâmica ímpar, desfrutava de um grande triunfo abaixo da carenagem de seus modelos: os motores Honda, em uma das parcerias mais memoráveis da história do esporte. De quebra, ao início desse período, o time voltou a oferecer um teammate à altura de Alain Prost: Ayrton Senna.

Em 1988, o que se viu foi um domínio assombroso. O MP4/4 logo se revelou muito superior à concorrência. Jacarepaguá, Ímola, Monte Carlo... cada pista parecia palco para testes aos monopostos vermelho e branco! Ou desfiles. Foram 15 vitórias em 16 GPs. O título de Construtores veio com cinco provas de antecedência. Embora não seja uma marca recorde, vale ressaltar que aquela temporada era significativamente mais curta, por exemplo, do que a de 2025 (33% a menos de corridas). Ao final, 199 pontos de 240 possíveis — aproveitamento de 82,9%. Quase 3,5 vezes mais que os 65 pontos obtidos pela vice-campeã, Ferrari.

No ano seguinte, a McLaren não foi tão avassaladora: dez triunfos em 16 etapas. Porém, ainda assim, competitiva para centralizar a disputa do título de Pilotos entre Prost e Senna. Aliás, se até 1988 a competição entre ambos era intensa, porém limpa, em 1989 a receita desandou, com a dupla constantemente em uma linha tênue entre competitividade excessiva e ▶



Acidente em Suzuka coloca ponto final na parceria Prost-Senna



Juntos na McLaren, Senna e Prost somam 25 vitórias e o bi de Construtores



Häkkinen e Coulthard à frente em Mônaco: dupla do título de equipes da McLaren, em 1998

McLaren celebra
deca-campeonato
de Construtores,
em Singapura

2025



antidesportividade. A batida em Suzuka foi o ápice (ou seria fundo do poço?) desse cenário. Mesmo pentacampeã de Construtores, e com 1-2 de Pilotos, os britânicos terminaram o ano em xeque. Senna era competente para liderá-los, mas a saída do francês para a Ferrari representava o fim de uma essencial referência técnica.

Sem o Professor, que disputara as últimas seis temporadas pelo time, a McLaren sofreu em 1990: seis vitórias em 16 provas, e o título de Pilotos para o brasileiro apenas sete pontos à frente de Alain. Na batalha de segundos pilotos, o estreante no time, Gerhard Berger, deixou Nigel Mansell para trás, ajudando a consolidar o terceiro título seguido de Construtores para a escuderia inglesa.

A última página da era mais brilhante da McLaren veio em 1991. Apesar da ascensão da Williams, Senna teve um ano eficiente — sete vitórias e 12 pódios — batendo o “Leão” Mansell por 24 pontos. Já Berger, enfim adaptado ao time, conquistou seis pódios (com uma vitória), não deixando Riccardo Patrese, do time rival, escapar na pontuação. Tetra de construtores assegurado.

ENTRESSAFRA, TÍTULO EM 1998 E QUEBRA DE TABU

Depois do octa entre 1988 e 1991, a McLaren entrou em fase improdutiva. Ao final de 1993, a parceria com Senna se encerrou; um ano antes, o término fora com a Honda. A equipe penou com propulsores pouco potentes (Ford) ou pirotécnicos (Peugeot), e só reencontrou o rumo das vitórias em 1997, equipada pelos motores Mercedes. Com a chegada de Adrian

Newey, no ano seguinte, se consolidou nos holofotes. O MP4/13 era uma obra de arte de eficiência aerodinâmica e equilíbrio com os recém-adotados pneus sulcados. Mika Häkkinen foi campeão de Pilotos, David Coulthard pontuou alto e a McLaren voltou ao topo dos Construtores.

A seguir, veio um longo inverno para o time. Ironicamente, foram dois títulos de Pilotos (Häkkinen em 1999, e Lewis Hamilton,



Positivo, chefe! Zak Brown
comanda retomada da
McLaren na F1



Oscar e Lando: agora, objetivo é faturar o título de Pilotos

em 2008), mas superada pela Ferrari na pontuação dos times. Vinte e seis anos se passaram entre 1998 e 2024. A McLaren viveu altos e baixos — e o fundo do poço no reencontro com a Honda. Fazer frente às fases dominantes de Red Bull e Mercedes era missão impossível. Contudo o ponto de inflexão começou em 2023, quando um “pacotão” de atualizações transformou um carro errante em uma máquina de pódios. Em 2024, a equipe virou a chave de vez. Lando Norris venceu quatro

provas; Oscar Piastri, duas. E o conjunto ganhou força ao longo do ano, enquanto a Red Bull amargava queda livre. O título de Construtores, finalmente, voltou a Woking, com a sensação de que não era um raio isolado. Se 2024 encerrou o jejum, 2025 foi a confirmação. A McLaren mostrou a fome de quem conheceu o ostracismo e o método de quem aprendeu com cada tropeço. O carro nasceu bem, atualizou melhor e manteve a performance em todas as

temperaturas e tipos de traçado. Resultado: título garantido com seis corridas de antecedência. Agora, na reta final do certame, o desafio é segurar o embalo de Max Verstappen e Red Bull para, após 17 anos, arrematar o caneco de Pilotos. Inegavelmente, muita coisa deve mudar na hierarquia dos times diante do novo regulamento técnico para 2026. Contudo, a McLaren reúne todos os ingredientes para se manter nas primeiras posições. E honrar uma história que já é nota dez. **car**

OS 10 TÍTULOS DE CONSTRUTORES DE F1 DO TIME DE WOKING

ANO	MODELO	PILOTOS TITULARES	VITÓRIAS/GPS
1974	McLAREN M23	EMERSON FITTIPALDI, DENNY HULME E MIKE HAILWOOD	4/15
1984	McLAREN MP4/2	NIKI LAUDA E ALAIN PROST	12/16
1985	McLAREN MP4/2B	ALAIN PROST E NIKI LAUDA	6/16
1988	McLAREN MP4/4	AYRTON SENNA E ALAIN PROST	15/16
1989	McLAREN MP4/5	ALAIN PROST E AYRTON SENNA	10/16
1990	McLAREN MP4/5B	AYRTON SENNA E GERHARD BERGER	6/16
1991	McLAREN MP4/6	AYRTON SENNA E GERHARD BERGER	8/16
1998	McLAREN MP4/13	MIKA HÄKKINEN E DAVID COULTHARD	9/16
2024	McLAREN MCL38	LANDO NORRIS E OSCAR PIASTRI	6/24
2025	McLAREN MCL39	LANDO NORRIS E OSCAR PIASTRI	13/20*

* até GP do México



O IMPÉRIO CONTRA-ATAÇA

UMA SEQUÊNCIA IMPRESSIONANTE DE MAX VERSTAPPEN DO GP DA ITÁLIA EM DIANTE INCENDEIA O MUNDIAL DE 2025, ABALANDO O FAVORITISMO DA MCLAREN – QUE AGORA VÊ NORRIS COMO LÍDER, UM PONTO À FRENTE DE PIASTRI

POR: RODRIGO FRANÇA, EM BAKU E AUSTIN

FOTOS: ALEX FARIAS, BETO ISSA E JEAN-FRANCOIS GALERON

Verstappen inicia reação na Itália, enquanto McLaren sofre para brigar pela ponta



O Mundial de F1 chega a São Paulo com três pilotos com chances reais de título, mas, ao contrário dos últimos anos de domínio de Max Verstappen, desta vez é a dupla da McLaren quem chega na ponta. E separados por apenas um ponto: Lando Norris assumiu a ponta ao vencer de forma espetacular o GP do México. Mas ainda é impossível cravar o favoritismo da equipe papaya.

Mesmo com a reação do britânico e da equipe que já garantiu o bicampeonato mundial de construtores, a impressionante evolução do tetracampeão e da Red Bull nesta reta final deixam a disputa imprevisível nestas quatro últimas provas do ano. A equipe fez a lição de casa na volta das férias de agosto, incluindo uma fundamental troca de gestão, com a entrada de Laurent Mekies após uma saída turbulenta de Christian Horner, chefe do time por duas décadas.

Com sua formação de engenheiro e fama

VERSTAPPEN PASSA A SONHAR NOVAMENTE COM O TÍTULO EM 2025



Verstappen celebra vitória em Monza

de ser um bom ouvinte do que os pilotos precisam no carro, o francês liderou uma nova fase para o time do touro vermelho em 2025. A equipe trouxe importantes upgrades a partir do GP da Itália, como um novo assoalho e nova asa dianteira.

Entre Monza e antes da prova mexicana, Verstappen emendou uma sequência impressionante, fazendo 119 pontos, a mesma soma da dupla da McLaren. A conquista do campeonato de construtores pela McLaren, que poderia vir em Baku com uma antecedência inédita na história da F1, acabou se confirmando somente na prova seguinte e de forma amarga, pois veio sem vitória e já na fase de ascensão meteórica da Red Bull.

É fato que a McLaren parou de trazer novidades em seu carro, enquanto o time liderado por Verstappen trouxe atualizações significativas, admitindo que o foco ainda é manter o holandês vivo no campeonato mesmo que isso signifique abrir mão do desenvolvimento do carro de 2026, quando a F1 passará por uma pequena revolução técnica.



Verstappen supera Norris para vencer em Monza

Para o time de Norris e Piastri, perder o campeonato de pilotos seria um desastrosos caso de marketing. No ano passado, o time conquistou o título por equipes, mas sabia que seria difícil impedir o tetracampeonato de Verstappen após um começo arrasador do holandês. Mas em 2025 quem teve um início avassalador foi o time de Woking, com 11 vitórias nos 15 primeiros GPs.

Só que esta onda laranja acabou após o GP da Holanda. É claro que o Mundial de Construtores é muito importante para as finanças do time, já que a diferença entre o primeiro colocado e o segundo é estimada em R\$ 100 milhões. Mas o que o público, a mídia, e, portanto, os patrocinadores sempre associam a um time campeão o piloto que terminou na frente daquele ano – e o carro que ele dirige.

Desta forma, o campeonato de 2025 vai se desenhando nestas últimas corridas para um final parecido com o de 1986 – que, ironicamente, consagrou um piloto da McLaren, Alain Prost, contra a dupla que tinha o melhor conjunto em mãos, a Williams, que tinha um duelo interno ferrenho entre Nigel Mansell e Nelson Piquet. Agora, quem faz o papel de correr por fora é Verstappen – e, como ele já venceu quatro títulos, certamente vai bem menos pressionado nestas corridas finais.

“Neste momento, o melhor conjunto carro-piloto da F1 é o formado por Max Verstappen e Red Bull”, admitiu Andrea Stella, chefe da equipe McLaren, aos jornalistas presentes na entrevista em Austin. A reação do time veio em excelente hora no GP seguinte, no México, onde a falta de aderência da pista e o efeito da altitude fazem desta prova bastante atípica. Em Interlagos, a Red Bull deve ser mais competitiva novamente, ainda mais se o clima instável do começo de novembro em São Paulo mais uma vez der as caras – em ▶



Amigos, Verstappen e Bortoleto se destacaram na Itália



Pódio na Itália reflete disputa pelo título de 2025

**Verstappen foi dominante
nas ruas de Baku**

2024, Verstappen fez uma de suas maiores atuações da carreira e praticamente selou a conquista do tetrá.

Depois da prova brasileira, que também terá em jogo oito pontos para o vencedor da Sprint Race, será interessante notar se a McLaren vai mudar sua postura em relação aos seus dois pilotos. Stella sempre afirma que a equipe não vai interferir na disputa e que vai deixar os dois livres para correr – desde que se respeitem na pista e não causem acidentes.

Mas e se Verstappen seguir em alta e Piastri em baixa? Será que Norris concentraria as melhores chances agora na McLaren? O australiano tem enfrentado uma série de dificuldades nas últimas corridas, a começar em Monza, onde ficou atrás de Norris o tempo todo, mas, graças a um erro no pit stop do britânico, acabou assumindo a segunda colocação. A McLaren, no entanto, achou injusto e pediu para Oscar devolver a posição. “Só porque o Lando teve um pit stop lento?”, zombou Verstappen a mais de 300 km/h no rádio ao saber disso.

Se Piastri sentiu o golpe nos bastidores é difícil dizer, mas, coincidência ou, não seus resultados minguiaram desde então. Até mesmo sua força mental, que vinha sido considerada a grande arma do australiano



**Largando da pole, Verstappen não deu
chances aos rivais no Azerbaijão**





Russell surpreendeu ao dominar GP de Singapura

no duelo interno da McLaren, já não parece ser um diferencial nesta reta final do campeonato – vide a prova em Baku, no GP do Azerbaijão, onde ele errou na largada e acabou batendo sozinho ainda na primeira volta tentando recuperar o terreno perdido.

Norris tem se comportado melhor nas últimas provas, mas sucumbiu em momentos decisivos neste ano, como no Canadá, onde bateu ao tentar passar o companheiro de equipe. Já Verstappen traz a sua força mental e seu profundo conhecimento técnico como grande diferencial desde o kart, como o holandês revelou após ser questionado por CAR MAGAZINE em Austin.

“O que meu pai me ensinou desde muito jovem, não dá para descrever. Isso definitivamente me tornou a pessoa que sou hoje, não apenas por pilotar rápido um F1, mas pelo conhecimento sobre carros”, diz Verstappen.

O holandês, no entanto, também teve seu momento de fúria em 2025, ainda no começo da temporada europeia, em Barcelona, onde imaginava que seria difícil brigar pelo título tamanho domínio da

EM BRIGA APERTADA PELO TÍTULO, MERCEDES E FERRARI PODEM INFLUENCIAR NA DISPUTA

McLaren. Ao bater o carro de propósito na Mercedes de George Russell, Verstappen tomou uma punição de dez segundos.

Na época, ela foi considerada até branda – já que a intencionalidade do movimento ficou clara e poderia render até uma bandeira preta. Foram dez pontos perdidos no campeonato que podem fazer falta ▶



A vitória foi de Russell, mas Verstappen também saiu no lucro em Singapura



Verstappen na frente: uma cena que marcou o GP dos Estados Unidos em 2025

nesta reta final de 2025. Assim como os seis pontos perdidos de Piastri para Norris com a inversão de posições no GP da Itália.

Os duelos com Mercedes e Ferrari, por sinal, podem ajudar a determinar o campeão de 2025, já que Lewis Hamilton, Charles Leclerc, Kimi Antonelli e Russell podem “roubar” pontos de Verstappen, Norris e Piastri. Russell, por exemplo, venceu o GP de Singapura e a Ferrari subiu no pódio nas duas últimas provas, com o terceiro lugar em Austin e o segundo lugar no México.

O holandês acabou perdendo a chance de ultrapassar Leclerc no final da prova mexicana por conta de um virtual safety car – mais três pontos que podem fazer falta para o piloto da Red Bull. De toda forma, Verstappen segue com boas chances de lutar pelo título. Ele chegou no México 40 pontos atrás do líder e agora está a 36 – lembrando que ainda teremos duas provas Sprint nas quatro etapas finais.

Quem também chega muito bem ao GP São Paulo de F1 é Gabriel Bortoleto, que fez ótima corrida em sua estreia no México,

FINAL DE SEMANA PERFEITO DE VERSTAPPEN NOS ESTADOS UNIDOS COLOCOU PILOTO DA RED BULL NA BRIGA PELO TÍTULO

marcando pontos com a Sauber. Para ficar no top-10, o brasileiro fez uma estratégia diferente, largando primeiro com pneus médios e segurando o ritmo no começo da prova para atacar no final com pneus macios. A estratégia ousada foi coroada também com uma belíssima ultrapassagem sobre Isack Hadjar, que foi seu rival na conquista da F2 em 2024.



Vitória em Austin colocou de vez Verstappen na briga pelo título

Bortoleto chega ao seu primeiro GP em Interlagos com seu nome em alta na F1. O brasileiro chegou a ser especulado como potencial candidato a uma vaga na Ferrari – e até mesmo como companheiro de equipe de Verstappen no futuro, já que ambos têm ótimo relacionamento e os bons resultados de Bortoleto em seu primeiro ano tem impressionado. Mas, em entrevista exclusiva a CAR MAGAZINE BRASIL, o brasileiro garante que segue focado em seu projeto atual.

“Quem me conhece sabe que seguirei firme com quem acreditou primeiro em mim”, disse, lembrando que sua aposta é de longo prazo na Sauber-Audi – a equipe alemã entra como time oficial de fábrica na F1 já a partir de 2026. O mesmo pode ser dito do time, já que Jonathan Wheatley também reforça a importância de Bortoleto no projeto ousado desta nova equipe que surgirá no grid no ano que vem, mas com toda bagagem e experiência como Sauber neste ano.

“Grandes equipes ganham títulos formando seus campeões desde o início da trajetória de sucesso. Vivi isso em todos os



Quatro pilotos buscando a liderança na curva
1 logo após a largada no México



Norris vira líder no México,
um ponto à frente de Piastri

times onde vencemos os Mundiais de pilotos e construtores”, diz Wheatley, que trabalhou na Benetton nos dois primeiros títulos de Michael Schumacher, com Fernando Alonso na Renault e nas conquistas de Sebastian Vettel e Verstappen na Red Bull.

Com este currículo, não é difícil sonhar com um jovem talento que estreia nas pistas chamando atenção com boas performances podendo representar um grande time de fábrica para lutar um dia pelo título de F1 – uma conquista que um brasileiro não vive desde 1991 com Ayrton Senna.

Enquanto o futuro não chega, o torcedor em Interlagos será testemunha de um capítulo especial para coroar o campeão de 2025. Poucas vezes se viu um Mundial aberto entre três pilotos na reta final do campeonato – sendo que o líder de boa parte do ano, Piastri, está em baixa, enquanto seus rivais sobem de rendimento. Será que São Paulo marca mais uma reviravolta no Mundial? Cravar um favorito agora parece tão incerto quanto o clima de Interlagos. **car**



Norris vai ao topo do pódio e do
campeonato após o GP do México

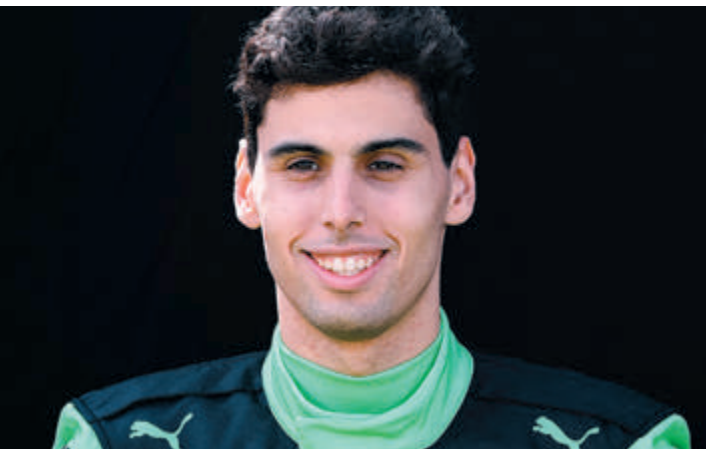


POR NÓS, GABRIEL, ACELERE!

A espera acabou: Bortoleto encerra jejum de sete anos ao ser o piloto da casa que alinhará no grid do GP de São Paulo de Fórmula 1

Por Maria Clara Castro **Fotos** Beto Issa e Luca Bassani-





Sete anos de espera, sete anos de arquibancadas verde-amarelas à procura de um nome brasileiro no grid. Em 2025, Gabriel Bortoleto será o piloto da casa alinhando no grid do GP de São Paulo de Fórmula 1. Pela Stake F1 Team KICK Sauber, o paulista acumula quatro top-10 e é presença relativamente constante no Q3 das classificações. Agora, Gabriel tem a chance de encontrar pela primeira vez a sua torcida e, diante dela, escrever sua história no 53º ano da F1 no Brasil.

O sentimento certamente será único, mas é seguro presumir que um filme passa pela sua cabeça. Foi em um pequeno kart azul que, aos seis anos, Gabriel Bortoleto encontrou sua paixão. No kartódromo Aldeia da Serra, localizado na região metropolitana de São Paulo, ele aprendeu os fundamentos do kart, desenvolveu a base de sua pilotagem e personalidade nas pistas. Mais do que encontrar sua paixão, Gabriel, mesmo tão novo, pareceu ter descoberto seu propósito inicial de vida.

Em 2016, ele inaugurou um novo capítulo de sua história: O piloto partiu para Lonato, na Itália, explorar o berço do kartismo. “Os europeus são muito mais agressivos em ultrapassagem, batem muito mais, para eles é ‘tudo ou nada’. No Brasil não é muito assim, porque são poucos karts [comparado com a Europa], então muitas vezes você erra e perde uma posição, já no europeu, você erra e perde três, quatro posições seguidas”, explicou Bortoleto.

Em sua estante, ele acumula troféus dos terceiros lugares no Europeu e no Mundial de kart pela categoria OK Junior – voltada para pilotos de 12 a 14 anos – e o vice-campeonato de 2018 no WSK Super Master Series, considerados os campeonatos mais competitivos do mundo.

Uma vez acostumado à agressividade europeia, ele fez transição do kart para os monopostos ao estreiar em 2020 na Fórmula 4 Italiana pela Prema Racing. Após correr pela primeira vez em autódromos, o brasileiro terminou o campeonato em quinto lugar com um saldo de uma vitória, cinco pódios e quatro pole positions.

Bortoleto competiu as duas temporadas seguintes na Fórmula Regional Europeia (FRECA). Contra o único pódio na Áustria e o 15º lugar na classificação geral de 2021, estão duas vitórias, cinco pódios, duas pole positions e o sexto lugar no campeonato de 2022. Contudo, foi em 2023 que os astros de Bortoleto passaram a se alinhar. Naquele ano, ele entrou na A14 Management, empresa do bicampeão mundial de F1, Fernando Alonso, e estreou na FIA Fórmula 3.

Chegar à FIA F3 é difícil. Chegar à FIA F3 e vencer a primeira Feature Race é mais difícil ainda. Bortoleto, porém, fez parecer fácil. Se a ▶



Bortoleto conquistou o título da FIA Fórmula 3 em 2023, seu ano de estreia na categoria



Gabriel consagrou-se campeão da F3 em Monza, na Itália, com uma vantagem de 45 pontos para o vice

De volta à Monza, Bortoleto queria diminuir a diferença e aumentar as chances de conquistar a liderança da F2



intenção era causar uma boa impressão, ele teve êxito. O brasileiro triunfou na corrida principal da F3 e saiu como o nome do fim de semana de abertura da temporada. Quando questionado à época sobre como via seu início de campeonato, ele revelou a realidade dos dias fora das pistas. “Moro a 20 minutos da minha equipe [a Trident], na Itália, e toda semana estou no simulador com os engenheiros aprendendo sobre o carro, então isso faz parte do resultado”, disse.

Não demorou para que Bortoleto emplacasse seu nome no topo da tabela do campeonato. Deste ponto em diante, ele deveria controlar a agressividade tão explorada no kart e desenvolver sua faceta calculista. Logo entendeu que não era sobre grandes performances esporádicas, mas a constância na zona de pontuação, o que explica os seis pódios e 15 top-10 na temporada.

Quando desembarcou em Monza, na Itália, para a última etapa, Gabriel estava praticamente com as mãos na taça – a vantagem para o vice-líder, Paul Aron, era de 38 pontos. Bastava os dois rivais mais próximos do líder na tabela não cravarem a pole position que o brasileiro assegurava o título. Dito e feito. Bortoleto tornou-se o campeão de 2023 da FIA Fórmula 3.

A comemoração do título foi uma verdadeira festa, a qual contou com a presença de amigos, familiares, os membros da Trident e até dos ilustres bicampeões Alonso e Emerson Fittipaldi – o último celebrava 51 anos do seu primeiro título na F1, que também foi decidido em Monza.

“EU GANHEI A F2 E F3 SEGUIDAS [...] ISSO MOSTRA QUE O BRASILEIRO NUNCA DESISTE, A GENTE SUPERA QUALQUER BARREIRA”

Com o troféu de campeão nas mãos, Bortoleto encerrou o seu capítulo da F3 e, em 2024, inaugurou o da Fórmula 2. Esse passou a contar com um novo componente: a Academia de Pilotos da McLaren, a qual era coordenada pelo ex-engenheiro de performance de Lando Norris, Jose Manuel López García.

Na F2, juntamente com o maior nível técnico dos pilotos, há mais elementos a serem levados em consideração. Além do salto de um motor V6 com 380 cv de potência para um motor V6 turbo de 620 cv, a F2 impõe um pit-stop na corrida principal e a troca de compostos de pneus. Isso abre espaço para diferentes estratégias de corrida.

Para encarar a nova dinâmica, Gabriel decidiu correr com o regulamento debaixo do braço, não apostar em grandes performances esporádicas e se manter na zona de pontuação. Bom, apesar da linha de raciocínio estar certa, ela não eximiu o paulista dos desafios da nova categoria, como fazer uma boa largada, saber gerenciar os pneus, desenhar a estratégia de prova, além de assimilar as pistas que lhe eram desconhecidas.

Na abertura do campeonato no Bahrein, por exemplo, Bortoleto conseguiu classificar-se na primeira fila e, portanto, teria um certo peso nas costas ao fazer a largada da corrida principal. Por conta da estratégia de pneus traçada pelo piloto e por sua equipe, Invicta Racing, o carro número 10 foi calçado com pneus duros, os quais permitiriam um maior stint e, assim, abriria distância em relação ao resto do pelotão. Estas intenções, porém, foram deixadas a poucos metros após a largada. Os pneus de composto duro não ►



Em Monza, Gabriel tornou-se o primeiro piloto da história da F2 a vencer partindo da última posição

Após ficar no “quase” na etapa do Catar, Bortoletto selou o título da F2 em Abu Dhabi





Nos testes de Abu Dhabi, Gabriel conheceu o time técnico da Sauber e testou em 130 voltas os compostos de pneus C3, C4 e C5 oferecidos pela Pirelli



O paulista conquistou seus primeiros pontos na F1 no GP da Áustria



tracionaram tão bem quanto os macios, o que fez o carro perder facilmente três posições.

À medida que o campeonato se desenrolou, Gabriel se familiarizou à dinâmica e passou a usá-la a seu favor. Seu nome cada vez mais ocupava as partes superiores da tabela. Os primeiros indicadores de que sua transformação estava em curso foram vistos no circuito austríaco. Lá, Gabriel acertou a largada, bem como a estratégia de pneus, mostrando que aprendera com os erros da abertura do campeonato. Mas, foi em Monza onde vimos Bortoleto não mais se comportar como um rookie.

De volta à pista em que celebrou o título da F3, o brasileiro estava na vice-liderança do campeonato com uma desvantagem de 36 pontos em relação ao líder, Isack Hadjar. A etapa de Monza era a sua chance de diminuir a diferença e aumentar as chances de conquistar a liderança. Tudo ia bem, até que, na classificação, Gabriel saiu da pista em sua volta rápida e ficou com o carro preso na caixa de brita. Consequentemente, não marcou tempo e teve de largar da última posição nas corridas de sábado e domingo.

Chegara a hora de separar os campeões dos medíocres. Alinhado na 22ª posição, o brasileiro tratou de conquistar o maior número de posições possíveis. Combinando o desvio dos acidentes e uma sábia gerência de pneus, Bortoleto cruzou a linha de chegada da Sprint Race em 8º lugar – uma escalada de 14 posições.

Na Feature Race, em meio a uma primeira volta caótica, que rendeu Safety Car, Gabriel saltou de 22º para 15º. Ele largara com pneus supermacios e optou por um stint mais longo, fazendo o pit-stop quando o Safety Car foi evocado novamente. A decisão rendeu ao brasileiro o retorno à pista em 6º lugar no geral, mas em primeiro entre aqueles que já tinham feito o pit-stop. Após saltar de 6º para ▶





Antes "somente" seu mentor, Fernando Alonso agora compartilha o grid da F1 com Bortoleto



4º quando a bandeira verde voltou a imperar, o piloto, com a vantagem da janela de performance dos pneus, ultrapassou os três competidores à sua frente. Uma vez na liderança, Gabriel cruzou a linha de chegada com vantagem de mais de dez segundos em relação aos outros.

Aquela foi a primeira vez na história da F2 que um piloto venceria partindo do último lugar. Em uma tentativa de explicar o aparentemente inexplicável, Bortoleto afirmou: "Posso começar em último, mas sempre acreditarei que posso terminar em primeiro. Essa é a mentalidade que preciso ter sempre". Ele saiu do templo da velocidade tendo diminuído sua desvantagem para Hadjar de 36 para 10,5 pontos.

No Catar, Gabriel venceu a corrida principal, mas uma punição por erro de procedimento na entrada dos boxes o rebaixou ao terceiro lugar. A decisão do título, assim, foi adiada para Abu Dhabi, onde aconteceria a grande final.

A expectativa era alta, mas Gabriel sabia o que precisava fazer: apenas terminar a Feature Race à frente de Hadjar. Na largada, enquanto o brasileiro pulou para a liderança, o francês teve problemas e deixou o carro morrer, sendo obrigado a ir aos boxes. Ele retornou à pista com uma volta de desvantagem e viu suas chances de título irem embora. Bortoleto,

por sua vez, manteve um ritmo consistente, cruzou a linha de chegada em segundo lugar e pôde finalmente chamar o título da Fórmula 2 de seu.

“Eu ganhei a F2 e F3 seguidas, em meu ano de estreia. Isso mostra que o brasileiro nunca desiste, a gente tem muita resiliência, a gente supera qualquer barreira. Obrigado a todos os brasileiros, a todo mundo que me apoia nas redes sociais, quando me encontram pessoalmente. Esse título é para vocês, muito mais para vocês do que para mim mesmo. Isso mostra o quanto o Brasil é forte e eu vou voltar a representar vocês na Fórmula 1”, afirmou Bortoleto.

Ausente da F1 desde a despedida de Felipe Massa da Williams em 2017, o Brasil retorna ao grid com Gabriel. Pela Sauber e ao lado de Nico Hülkenberg, Bortoleto adaptou-se bem à categoria. Nas 24 classificações disputadas até a etapa do Brasil (20 de GPs e 4 de Sprints), o paulista superou seu companheiro alemão 13 vezes e marcou presença no Q3 cinco vezes.

Os holofotes da F1 brilharam mais forte em direção à Bortoleto nas provas da Bélgica e Hungria. Depois de pontuar pela primeira vez na Áustria, Gabriel terminou a corrida de Spa-Francorchamps na 9ª posição e a de Hungaroring em 6ª, seu melhor resultado na F1 — o feito concedeu-lhe o título de driver of the day.

“Foi uma vitória para nossa equipe. A gente fez realmente tudo o que dava. Em Spa e Budapeste tivemos corridas excepcionais, classificações excepcionais. Então, eu estou muito feliz”, disse com exclusividade para CAR Editora em Budapeste.

Após Gabriel ficar no “quase” ao terminar o GP do Azerbaijão em 11º e ter resultados longe do top-10 em Singapura, Austin e México, chegou finalmente o GP no Brasil. Quando as luzes se apagarem e

Bortoleto e Hülkenberg deixam a rivalidade na pista enquanto demonstram grande parceria fora dela



os motores pulsarem, Bortoleto não realizará somente seu sonho de criança. Ele inaugurará um novo capítulo da presença brasileira na Fórmula 1. Seu nome carrega o renascimento de uma tradição e o prenúncio de uma geração que volta a sonhar com vitórias, seu hino e bandeira tremulando no alto do pódio. Então, Gabriel, lembre-se: por nós, acelere! **car**

“OS NÚMEROS DE GABRIEL BORTOLETO”

Nascimento: 14 de outubro de 2004

2011-2019: Kart no Brasil e na Europa

2020: 5º lugar na F4 Italiana

2021 - 2022: 15º e 6º lugares, respectivamente, na FRECA

2023: Campeão da FIA Fórmula 3

2024: Campeão da Fórmula 2

2025: Stake F1 Team KICK Sauber

Melhor posição no grid: 7ª posição

Melhor resultado em GP: 6º lugar na Hungria

Número de vitórias: 0

Número de pódios: 0

Posição no campeonato: 19º lugar com 18 pontos





Crash & Click

por BETO ISSA



APOIO:

Canon
CPS.
 Canon Professional Services



FOGO AMIGO?

Foi só a McLaren se tornar a equipe campeã entre os construtores de F1 que a guerra começou. Agora é faca na caveira e tiro nas costas na disputa do título dos pilotos. Na largada da corrida Sprint em Austin, no sábado, Oscar Piastri largou melhor que Lando Norris, tentou dar um "X" passando pela traseira do companheiro. Não contava em encontrar Nico Hülkenberg, que tentava achar espaço com Fernando Alonso do lado interno. O McLaren de Piastri tocou rodas com o Sauber e foi projetado de encontro ao de Norris. A sequência é do brasileiro Beto Issa, que identificou, dentre o caos da largada, qual era a disputa importante. Melhor para o tetracampeão Max Verstappen, novo *sheriff* da troca de tiros no Texas, que pôs a ordem na casa, fazendo as duas *pole positions*, vencendo a corrida Sprint no sábado e o Grande Prêmio das Américas no domingo. Verstappen descontou 15 pontos do líder do campeonato, Piastri, e entrou na briga pelo Penta, faltando cinco GPs e duas Sprint.

F1 AMÉRICAS!

OS FOTÓGRAFOS DA CAR MAGAZINE FORAM À AMÉRICA DO NORTE ACOMPANHAR A FÓRMULA 1, ANTES DA CATEGORIA DESEMBARCAR NO BRASIL, PARA O GRANDE PRÊMIO DE SÃO PAULO. BETO ISSA FOI A AUSTIN, NO TEXAS, E ALEX FARIAS FOI À CIDADE DO MÉXICO. CONFIRA AS MELHORES IMAGENS DESSA DUPLA, QUE É PRATA DA CASA

APOIO:

Canon
CPS
Canon Professional Services



Max Verstappen reinou sozinho no GP das Américas, em Austin. O tetracampeão fez duas pole positions, venceu a Sprint Race no sábado e o GP no domingo
Beto Issa / CAR Magazine

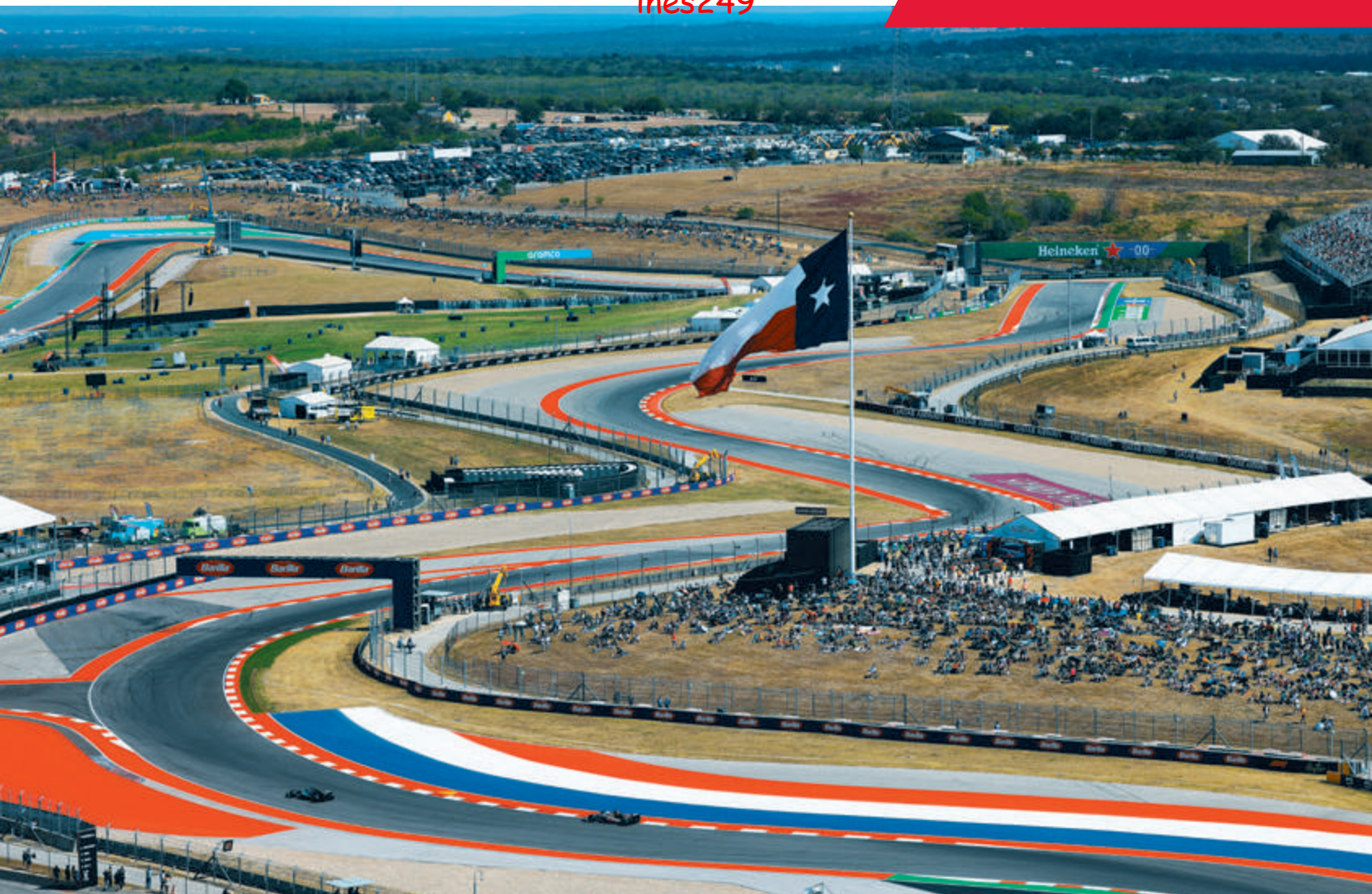


Lewis Hamilton continua assustado com o seu novo emprego na Ferrari. O heptacampeão inglês já é o recordista com a Scuderia de maior número de corridas sem um pódio

Beto Issa / CAR Magazine

Tudo deu certo para Max Verstappen em Austin. A Red Bull, com uma atuação de gala, pôs o holandês na briga pelo pentacampeonato entre os pilotos

Beto Issa / CAR Magazine



O circuito de Austin, no Texas, renovou contrato com a Liberty Media para ter a F1 até 2034. Neste ano, o evento teve os ingressos esgotados, com um público de mais de 400 mil pessoas
Beto Issa / CAR Magazine

Charles Leclerc levou seu Ferrari novamente ao pódio no Texas. Pontos importantes para a equipe, que briga pelo vice-campeonato de construtores
Beto Issa / CAR Magazine

Politicamente incorretas para os europeus, as Grid Girls foram banidas da F1 em 2018. Na contramão, os americanos da Liberty Media trouxeram as líderes de torcida, culturalmente aceitas em solo americano
Beto Issa / CAR Magazine



A confusa largada no GP da Cidade do México começou com a escapada de Verstappen, mas teve também Albon e Lawson na grama

Alex Farias / CAR Magazine

Apesar de não conseguir boa classificação para o grid de largada, Gabriel Bortoleto fez uma ótima prova no México e pontuou na décima colocação

Alex Farias / CAR Magazine

No México, Charles Leclerc terminou na segunda colocação, à frente de Max Verstappen, protegido do holandês no final da prova pelo Virtual Safety Car

Alex Farias / CAR Magazine



Mesmo sem o compatriota Sergio Pérez no grid, os torcedores mexicanos lotaram as arquibancadas do circuito nos três dias de atividades de pista

Alex Farias / CAR Magazine

Carlos Sainz bateu seu Williams a duas voltas do final e provocou o *Virtual Safety Car*, que atrapalhou as disputas no final da prova

Alex Farias / CAR Magazine



A Williams usou no Texas uma pintura em homenagem ao carro FW24 de 2002, que foi pilotado por Juan Pablo Montoya e Ralf Schumacher

Beto Issa / CAR Magazine

Isack Hadjar usou no GP da Cidade do México um capacete em homenagem à vitória de Alain Prost em 1990. Porém, seu estilo é muito mais arrojado que o "professor" Prost

Alex Farias / CAR Magazine

O argentino Franco Colapinto continua na luta pela renovação de seu contrato para 2026. Nesse sentido, o Mercado Livre pode ajudar, e muito

Alex Farias / CAR Magazine



O Circuito das Américas, no Texas, é conhecido pelas subidas e descidas sinuosas. Da largada até a primeira curva, uma elevação de 31 metros, ou “19 Tsunodas”

Beto Issa / CAR Magazine

Gabriel Bortoleto teve boa corrida no México, fazendo seis ultrapassagens. O brasileiro tem maior dificuldade nas pistas desconhecidas, que são de fora do calendário da F2 que corria em 2024

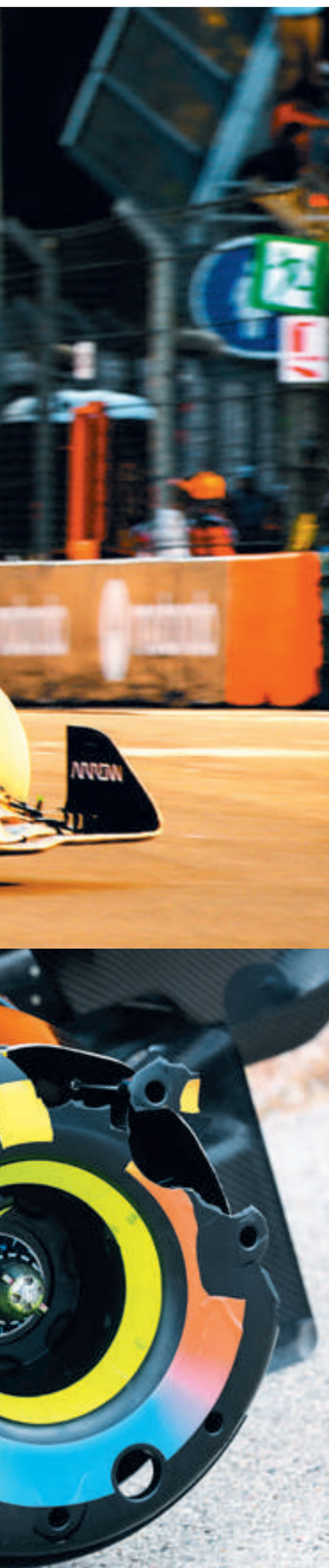
Alex Farias / CAR Magazine



Finalmente, uma atuação impecável de Lando Norris no GP da Cidade do México. O inglês sumiu na corrida e tomou a liderança do campeonato do companheiro Oscar Piastri por 1 ponto
Alex Farias / CAR Magazine



A tranquilidade de Max Verstappen no Texas foi traduzida em supremacia quando as competições começaram. O holandês fez os 33 pontos possíveis
Beto Issa / CAR Magazine



A roda colorida do McLaren de Lando Norris, depois de quebrada, parece uma escultura Pop. Confira as imagens do acidente na coluna anterior Crash & Click
Beto Issa / CAR Magazine

Oscar Piastri, que parecia ter nervos de aço, começa a pipocar no campeonato. O australiano causou o acidente na largada da Sprint no Texas e teve um rendimento fraco no México
Alex Farias / CAR Magazine



Lando Norris parece que encontrou no México o caminho para a conquista do sonhado título entre os pilotos. Enquanto Oscar atrapalha, Max agradece
Alex Farias / CAR Magazine

Oscar Piastri usou um capacete diferente em Austin em homenagem a um patrocinador da área da Inteligência Artificial. Não deu sorte!
Beto Issa / CAR Magazine

A equipe Racing Bulls usou no Texas um visual local para a disputa do Grande Prêmio dos Estados Unidos, disputado no Circuito das Américas
Beto Issa / CAR Magazine

ines249

Segurança, sustentabilidade
e tecnologia que só os nossos
aços inteligentes proporcionam
para o esporte.



ArcelorMittal

ArcelorMittal

Referência mundial na produção de aço para o setor automotivo,
a ArcelorMittal desenvolveu a nova safety cage, uma solução em aço
mais leve e mais segura para os carros da nova geração da Stock Car.
A inovação do esporte é construída com nossos aços inteligentes.

Aço não é tudo igual.
O Aço Oficial do Automobilismo é ArcelorMittal.

Leia o QR Code e assista ao filme da campanha:



ines249

+

+

+

brb.com.br

AGÊNCIA UM

> > NA PISTA >

BORTOLETO

PISA FUNDO.

+

+

+



FORA DELA,
O IMPULSO
VEM DO
BANCO BRB.

**É o Banco do
Automobilismo
acelerando junto
com o Brasil.**

Velocidade, técnica, coragem.
Esse é Gabriel Bortoleto, nosso orgulho
pilotando no GP do Brasil. E o Banco BRB
corre junto, patrocinando o melhor
do automobilismo brasileiro
e impulsionando um futuro de muitos
pódios e vitórias. Vem com a gente
nessa torcida acelerar rumo
a novas conquistas.



+

+

+



ABRA <<
SUA CONTA
E TORÇA COM
A GENTE

banco
 **BRB**