



**YARIS CROSS HYBRID**

TESTAMOS TAMBÉM A CONFIGURAÇÃO  
HÍBRIDA FLEX, QUE FAZ QUASE 20 KM/L E TEM  
DESEMPENHO SURPREENDENTE PARA OS 111 CV

# Auto esporte

HONDA WR-V

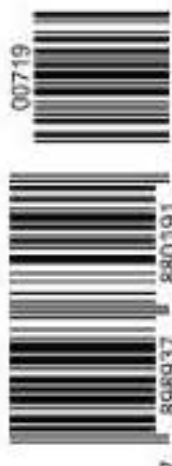
NISSAN KAIT

TOYOTA  
YARIS CROSS

TOYOTA  
**YARIS  
CROSS**

APÓS ANOS DE ESPERA E MUITA EXPECTATIVA,  
TOYOTA ENFIM LANÇA SEU PRIMEIRO SUV  
COMPACTO NO BRASIL. MODELO JÁ CHEGA  
COM A DURA MISSÃO DE SUPERAR  
**HONDA WR-V E NISSAN KAIT**. CONSEGUE?  
CONFIRA EM NOSSO COMPARATIVO COMPLETO!

CARGA TRIBUTÁRIA FEDERAL A PROXIMADA 4,65%



MARÇO 2026 | Nº 719 | R\$ 30



**E MAIS** Novo BMW iX3 | Chevrolet Captiva EV | Jetour S06 | MG S5 | Ram Rampage Big Horn | Porsche 911 Turbo S | Novo Renault Clio



# RENAULT BOREAL

porta-malas com 586L<sup>(1)</sup>

câmera 360° com visão 3D

24 sistemas avançados de assistência de direção

openR link com Google integrado, comando de voz e mais de 100 apps disponíveis<sup>(2)</sup>

 feito no Brasil

descubra





(1) porta-malas com 586L ou 522L no padrão VDA. (2) Google, Google Play, Google Maps, Waze e outras marcas são marcas registradas da Google LLC.



Desacelere. Seu bem maior é a vida.

Renault recomenda  Castrol

[renault.com.br](https://renault.com.br)

# SUMÁRIO

Março 2026 — edição 719

RENATO DURÃES



12



24



30



60



80

## IGNIÇÃO

- 8 Bugatti FKP Hommage
- 10 Os carros da temporada 2026 da Fórmula 1
- 12 Clássico: Ford Escort XR3
- 16 Que Fim Levou: a limusine de John Kennedy
- 17 Autoelétrico: Honda CR-V a hidrogênio
- 18 Como escolher um posto de combustível na estrada
- 20 Coluna: Marli Olmas
- 22 Coluna: Luiz Guerrero

## CAPA

- 24 Toyota Yaris Cross Hybrid

## COMPARATIVO

- 30 Yaris Cross Flex x Honda WR-V x Nissan Kait

## TESTE RÁPIDO

- 40 Novo Renault Clio
- 46 Chevrolet Captiva EV
- 50 Novo Porsche 911 Turbo S
- 56 Jetour S06
- 60 Ram Rampage Big Horn
- 64 MG S5
- 68 Novo Renault Kwid E-Tech
- 72 Novo BMW iX3
- 76 Volvo EX30 Twin Motor

## SEÇÃO

- 80 Mundo Sobre Rodas: cultura JDM no Japão
- 86 Coluna: Marcos Rozen

## MERCADO

- 88 Os mais vendidos
- 89 Vendas por categoria

## BASTIDORES DA EDIÇÃO

- 90 Por onde nossa equipe andou ao longo do mês



## UMA LONGA ESPERA

Em uma era de transformação digital, a indústria automobilística tem como principal desafio o tempo necessário para desenvolver um novo produto. São pelo menos três anos e, no caso de uma fabricante mais conservadora, como a Toyota, o processo não leva menos do que quatro ou até cinco anos. E se, no meio do caminho, houver percalços?

Foi o que aconteceu com o Yaris Cross. A ideia de ter um SUV compacto Toyota vendido e produzido no Brasil remonta pelo menos a 2019, mas está se concretizando quase sete anos depois. Além do tempo normal de desenvolvimento do projeto, a marca japonesa teve de encarar duas gestões de crise importantes envolvendo o modelo, que atrasaram o seu lançamento em quase dois anos.

Primeiro, em 2023, a Daihatsu, subsidiária da Toyota e responsável real pelo projeto do Yaris Cross, foi acusada de fraudar testes de segurança na Ásia. Isso, em si, levou a filial no Brasil a atrasar a chegada do modelo em quase um ano, até que todas as questões fossem esclarecidas e/ou resolvidas.

Depois, um raríssimo fenômeno climático chamado microexplosão atmosférica destruiu a fábrica de motores da Toyota em Porto Feliz (SP) no fim do ano passado, provocando um novo adiamento. Com uma surpreendente velocidade de ajustes e manobra, a empresa adaptou rapidamente as questões produtivas e cá estamos, em março de 2026, finalmente com o Toyota Yaris Cross no mercado brasileiro.

Agora, a marca japonesa precisa correr contra o tempo perdido e encarar rivais que se prepararam a contento para sua chegada, como o novo Honda WR-V e o Nissan Kait. Por isso, comparamos os três SUVs aspirados de fabricantes japonesas em primeira mão! Só que o Yaris Cross tem um trunfo: ser o primeiro SUV compacto híbrido pleno flex no Brasil. Então, também fizemos o teste completo dessa configuração.

Termino esta carta agradecendo ao Demétrios Cardozo, que participou de sua última edição impressa como designer da **Autoesporte**. Demétrios ajudou a deixar a revista com o visual moderno e criativo que vocês veem hoje, sempre ao lado do também designer Pablo Gonzalez. Juntos, os dois formaram uma dupla pra lá de dinâmica.

Recentemente, Demétrios atuou na retomada de nossa produção de vídeos, auxiliando na organização de fluxos e edições de materiais horizontais para o YouTube e verticais para redes sociais. A estratégia tem rendido ótimos resultados. Agora, vai em busca de um novo desafio profissional. Só tenho a agradecer pelo excelente trabalho prestado durante todo esse tempo e lhe desejar toda a sorte do mundo!

LF

LEONARDO FELIX, diretor de redação  
(leonardo.felix@edglobo.com.br)

**one**  
**Valor**

Consolidador de  
carteira inteligente

Feed de notícias  
ligado a sua carteira

Painel de cotações,  
múltiplos e dividendos

Relatórios de analistas  
de bancos e corretoras

Cursos de educação  
financeira

**DÊ MAIS  
VALOR  
AOS SEUS  
INVESTIMENTOS**

**CONHEÇA**

[valorone.com.br](http://valorone.com.br)





**DIRETOR GERAL:** Frederic Zaghaib Kachar  
**DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO DE AUDIÊNCIA E COMERCIAL:** Tiago Afonso  
**DIRETOR NACIONAL DE NEGÓCIOS:** Samuel Sabbag  
**DIRETORIA EDITORIAL:** Daniela Tófoli e Maria Fernanda Delmas

## Auto esporte

**DIRETORA EDITORIAL DE MARCAS DE ECONOMIA E NEGÓCIOS:** Maria Fernanda Delmas  
**DIRETOR DE REDAÇÃO:** Leonardo Felix  
**EDITOR-CHEFE:** André Paixão  
**EDITOR EXECUTIVO:** André Schaun  
**EDITOR-ASSISTENTE:** Cauê Lira  
**REPÓRTERES:** Caio Bednarski, Jady Peroni e Vitória Drehmer  
**ANALISTA DE MÍDIAS SOCIAIS:** Júlia Maria Toledo  
**COLABORADORES:** Dyogo Fagundes, Gustavo Maffei, Luiz Guerrero, Marcos Rozen, Marli Olmos, Monique Murad Velloso, Murilo Góes e Renato Durdães

### ESTÚDIO DE CRIAÇÃO

**DIRETOR:** Rodrigo Buldrini  
**EDITORES DE ARTE ASSISTENTES:** Clayton Rodrigues e Daniel Pastori  
**DESIGNERS:** Demétrios Cardozo, Felipe Hideki Yatabe e Pablo Gonzalez

### MERCADO ANUNCIANTE

**SEGMENTOS:** FINANCEIRO – INDÚSTRIA/ENERGIA – SERVIÇOS PÚBLICOS SOCIAIS

**DIRETOR DE NEGÓCIOS:** Emiliano Morad Hansenn **GERENTE DE NEGÓCIOS:** Catarina Augusta Pedrosa dos Santos  
**COORDENADORA DE NEGÓCIOS (PUBLICIDADE LEGAL):** Francimaria Pacheco da Silva Santos **COORDENADOR DE NEGÓCIOS:** Fabio Bastos Ferreira de Andrade **EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:** Fabiana Sales Torres, Gabriel Dória, Juliana Fernandes, Livia Navas, Luciana Simon e Renata Ritzmann.

**SEGMENTOS:** EDUCAÇÃO – MONTADORAS – VAREJO – TELECOM – TECNOLOGIA – ELETRÔNICOS – ENTRETENIMENTO – SHOPPING – MÍDIA

**DIRETORA DE NEGÓCIOS:** Lilian Cassamassimo Balma **COORDENADORA DE NEGÓCIOS:** Flávia Marangoni **EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:** Gilson Gerst Motta, Karina Penachia Primon, Lucas Cunha, Michelle Milane e Renato de Carvalho.

**SEGMENTOS:** MODA – BELEZA – HIGIENE DOMÉSTICA E PESSOAL – DECORAÇÃO – SAÚDE – CIAS. AÉREAS – TURISMO – PUEBICULTURA – ALIMENTOS E BEBIDAS – OUTROS

**DIRETORA DE NEGÓCIOS:** Roberta Fairbanks

**COORDENADORA DE NEGÓCIOS (DECORAÇÃO):** Fátima Regina Ottaviani **COORDENADORA DE NEGÓCIOS (ENTRETENIMENTO – SAÚDE – TURISMO):** Selma da Costa **COORDENADOR DE NEGÓCIOS (ALIMENTOS E BEBIDAS):** Cesar Augusto Picchi Daltozo **EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:** André Frasca Scarvo, Eliana Lima Fagundes e Jessica Arslan.

### ESCRITÓRIOS REGIONAIS

**SEGMENTOS:** AGRONEGÓCIO – IMOBILIÁRIO – INFRA/LOG

**DIRETOR DE NEGÓCIOS/REGIONAIS:** João Carlos Meyer **GERENTE DE NEGÓCIOS:** Diana Maes **COORDENADORA DE NEGÓCIOS (AGRONEGÓCIO – IMOBILIÁRIO – INFRA/LOG):** Cristiane Nogueira **EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:** Ana Carolina Lima e Rodrigo Kanno.

### RIO DE JANEIRO

**DIRETOR DE NEGÓCIOS:** Marcelo Lima da Cunha Mattos **GERENTES DE NEGÓCIOS:** Alessandra de Oliveira Correa Fernandes (ALIMENTOS E BEBIDAS – INDÚSTRIA – SAÚDE), Darlene Bastos Campos Machado (VAREJO) e Monica Monnerat C. da Gama e Silva (BELEZA – MODA – SHOPPING) **EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:** Beatriz dos Santos Alves, Daniela Nunes Lopes e Kalinka Martins Voladores de Araújo.

**GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA:** Fabio Paz do Lago **COORDENADOR DE ÁREA:** Jorge Guaiacy **COORDENADORA DE TELEMARKETING:** Valéria Brasil **EXECUTIVO DE NEGÓCIOS (CORRETORES):** Miguel Fernandes

**DIRETOR DE NEGÓCIOS (GOVERNO – SERVIÇOS PÚBLICOS SOCIAIS – ENERGIA):** Luiz Fernando Manso **EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:** Alex Marins, Robert de Souza Correa (ENERGIA) e Claudia Cubeiro (GOVERNO).

### BRASÍLIA

**DIRETOR DE NEGÓCIOS:** Luiz Fernando Manso

### DESENVOLVIMENTO COMERCIAL

**GLAB:** Silvia Rogar

**PROJETOS ESPECIAIS (RJ/SP):** Leonardo André

**EVENTOS (RJ/SP):** Daniela Valente

### OPERAÇÕES COMERCIAIS

**GERENTE DE OPERAÇÕES COMERCIAIS:** Anderson Góes Silva

## Onde Autoesporte está



**SITE AUTOESPORTE**  
[autoesporte.globo.com](http://autoesporte.globo.com)



**FACEBOOK**  
[facebook.com/RevistaAutoesporte](https://facebook.com/RevistaAutoesporte)



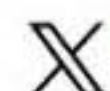
**PODCASTS**  
 CBN Autoesporte



**INSTAGRAM**  
[@autoesporte](https://@autoesporte)



**CBN**  
 Segundas e  
 quartas-feiras  
 às 19h20;  
 domingos às 9h



**X (TWITTER)**  
[@autoesporte](https://@autoesporte)



**YOUTUBE**  
[youtube.com/autoesporte](https://youtube.com/autoesporte)



## BYD DOLPHIN MINI 2026

A repórter Vitória Drehmer traz não apenas as novidades e impressões sobre o carro elétrico mais vendido no país como também todos os custos e detalhes de manutenção.



## Deseja falar com a Editora Globo?

**Atendimento e assinaturas**  
 (11) 4003-9393  
[www.sacglobo.com.br](http://www.sacglobo.com.br)

**Horário de atendimento:**  
 Seg. a sáb. das 8h às 15h  
[www.assinieglobo.com.br](http://www.assinieglobo.com.br)

**Para anunciar**  
[publicidade@edglobo.com.br](mailto:publicidade@edglobo.com.br)  
 (11) 3736-7205

**Na internet**  
[www.assinieglobo.com.br/sac](http://www.assinieglobo.com.br/sac)  
 (11) 4003-9393

**Vendas corporativas e parcerias**  
 (11) 3767-7226  
[parcerias@edglobo.com.br](mailto:parcerias@edglobo.com.br)

**Licenciamento de conteúdo**  
 (11) 3767-7005  
[venda\\_contenido@edglobo.com.br](mailto:venda_contenido@edglobo.com.br)

**Edições anteriores**  
 O pedido será atendido por meio do jornalista ao preço da edição atual desde que haja disponibilidade de estoque. Faça seu pedido na banca mais próxima.

**Para se corresponder com a Redação**  
[autoesporte@edglobo.com.br](mailto:autoesporte@edglobo.com.br)



O Bureau Veritas Certification, com base nos processos e procedimentos descritos no seu Relatório de Verificação, adotando um nível de confiança razoável, declara que o Inventário de Gases de Efeito Estufa - Ano 2011, da Editora Globo S.A., é preciso, confiável e livre de erro ou distorção e é uma representação equitativa dos dados e informações de GEE sobre o período de referência, para o escopo definido, foi elaborada em conformidade com a NBR ISO 14064-1:2007 e Especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol.

**AUTOESPORTE É UMA PUBLICAÇÃO MENSAL DA EDITORA GLOBO S.A.**  
 RUA GERIVATIBA, 207 • BUTANTÃ • SÃO PAULO • SP • CEP 05501-030  
 Impressão: Log & Print Gráfica e Logística S/A  
 Rua Joana Foresta Storani, 676 - Distrito Industrial Vinhedo - SP.  
 Impressa em papel Inpapel LWC Coating 60 g/m².



Cria, conecta, distribui.

**O QUE É O G.LAB**  
 O G.Lab elabora conteúdos de qualidade patrocinados por empresas que contratam seus serviços. Esses conteúdos são identificados por expressões como "apresenta", "apresentado por", "oferecimento", "especial publicitário", "conteúdo publicitário", "publeditorial" e "promo".

# Das fazendas às bolsas de valores.

Análises, dados, reportagens e uma cobertura que conecta os movimentos do campo aos rumos do mercado financeiro.

**Conteúdo que une quem produz, investe e transforma o agro.**

Acesse

[valor.globo.com/agronegocios](http://valor.globo.com/agronegocios)



Valor

GLOBAL RURAL

# BUGATTI FKP HOMMAGE

**BUGATTI FAZ EXEMPLAR ÚNICO COM 1.600 CV EM HOMENAGEM AO CRIADOR DO ESPORTIVO**

 Dyogo Fagundes

**P**ouco mais de dez anos depois de sair de linha e marcar sua época com recordes e troféus, o superesportivo Veyron volta em grande estilo pelas mãos da Bugatti Programme Solitaire. A divisão de personalização ultraexclusiva da marca francesa criou um exemplar único e megarrefinado do modelo para homenagear o veículo original e o visionário por trás dele: Dr. Ferdinand Karl Piëch.

Batizado de Veyron FKP Hommage, o modelo é equipado com o lendário motor W16 na configuração de quatro turbos, o mesmo usado no Chiron Super

Preço do Bugatti FKP não foi revelado, mas está estimado em 10 milhões de euros, o equivalente a mais de R\$ 60 milhões

Sport, entregando impressionantes 1.600 cv de potência (contra 1.000 cv do Veyron original). A lista de modificações inclui turbos maiores, refrigeração aprimorada e uma caixa de câmbio reforçada.

O design segue as linhas icônicas do Veyron dos anos 2000, mas com elementos renovados (como os novos faróis e uma grade esculpida em peça única de alumínio). Até mesmo a pintura vermelha da carroceria recebeu técnicas mais modernas que as aplicadas há duas décadas. A combinação externa traz cor vermelha com superfícies em fibra de carbono exposta e tingida, recriando exatamente o exterior bicolor do modelo original. As rodas são de 20 polegadas na frente e 21 polegadas na traseira.

Por dentro, volante com design exclusivo, console central feito de alumínio maciço sob medida e revestimento de couro na mesma especificação do Veyron original, lançado em 2005. Mas não para por aí: o painel conta ainda com um relógio Audemars Piguet Royal Oak Tourbillon de 41 milímetros avaliado em US\$ 600 mil (R\$ 3,1 milhões).

O Veyron FKP Hommage foi encomendado por um cliente europeu anônimo e será entregue ao proprietário em 2027. Apenas uma unidade será produzida, o que reforça o caráter exclusivo da homenagem dedicada ao carro e ao homem que redefiniram a história da Bugatti no século XXI. **A**





**FERDINAND KARL PIËCH**  
FALECIDO EM 2019, O NETO DE  
FERDINAND PORSCHE ERA CEO  
DA VW QUANDO LIDEROU O  
PROJETO DO VEYRON



### McLaren MCL40

**PILOTOS** Lando Norris e Oscar Piastri  
A atual campeã de pilotos e construtores mantém a tradicional combinação de laranja "papaia" com preto e rodas coloridas. Na pré-temporada, esteve sempre entre os carros mais rápidos. Boa notícia para Lando Norris, atual detentor do título mundial, que corre para defender o número 1.

### Alpine A526

**PILOTOS** Pierre Gasly e Franco Colapinto  
Apesar de ser o braço esportivo da Renault, a Alpine abandonou a produção de motores e passou a usar unidades fornecidas pela Mercedes-Benz. A pintura segue combinando azul royal e rosa na carroceria. O objetivo da escuderia é não repetir a fraca campanha de 2025, em que a equipe terminou na última posição.

## FÓRMULA 1

# A segunda era híbrida da F1

**TEMPORADA 2026 CHEGA COM UMA NOVA GERAÇÃO DE CARROS E MOTORES; GERENCIAR A ENERGIA ELÉTRICA SERÁ FUNDAMENTAL**

Júlia Maria Toledo

A temporada 2026 da Fórmula 1 estreia um regulamento que pode provocar mudanças consideráveis no desempenho das equipes. Os modelos estão menores e 30 kg mais leves, além de trocar o efeito solo por asas com aerodinâmica ativa. As chamadas Unidades de Potência híbridas passam a ter 50% de tração gerada pelo motor elétrico. Já o propulsor V6 1.6 turbo agora é alimentado por combustíveis de fontes alternativas e deixa de ter o chamado MGU-H. Gerenciar a energia elétrica será fundamental. Confira os 11 carros inscritos para o campeonato, que começa em 8 de março, com o GP da Austrália:



### Cadillac

**PILOTOS** Sergio Pérez e Valtteri Bottas  
Apesar de estreante, terá uma das duplas de pilotos mais experientes do grid. E, apesar de ser uma marca da GM, que entra na categoria pela primeira vez, usará motores Ferrari. O modelo terá as cores branca, cinza e preta, com alusões ao brasão da marca na traseira.

### Williams FW48

**PILOTOS** Alex Albon e Carlos Sainz  
Com pintura azul royal, como em anos anteriores, a Williams foi a última equipe a colocar o carro na pista na pré-temporada, mas segue confiante em um bom desempenho, especialmente por usar motor Mercedes, tido como o melhor nessa fase inicial de regulamento.

### Ferrari SF-26

**PILOTOS** Charles Leclerc e Lewis Hamilton  
Precisando se reafirmar após um 2025 catastrófico, a Ferrari apresentou um carro com o topo todo

branco, algo pouco usual na história da Scuderia. Equipe mais tradicional da F1 e do automobilismo mundial, a Ferrari também tem entre seus pilotos o maior campeão e vencedor da história da categoria, Lewis Hamilton. Por isso, precisa ser competitiva para satisfazer a expectativa de seus fiéis torcedores, os tifosi.



## Racing Bulls VCARB03

**PILOTOS** Arvid Lindblad e Liam Lawson

A equipe satélite da Red Bull terá no britânico Arvid Lindblad o único piloto estreante da temporada. Com um carro branco e azul e motores RBPT Ford, a Racing Bulls corre para defender o decimo sexto lugar obtido na campanha do ano passado entre os construtores.

## Haas VF-26

**PILOTOS** Esteban Ocon e Oliver Bearman

Única representante dos EUA na F1 até a chegada da Cadillac, a Haas segue com a habitual mescla de preto, vermelho e branco, motor Ferrari, a mesma dupla de pilotos e uma intrigante parceria com a GR, divisão esportiva da Toyota.



## Red Bull RB22

**PILOTOS** Max Verstappen e Isack Hadjar

A mudança de regulamento e a troca da Honda pela Ford como fornecedora de motores parece não ter tirado o embalo da Red Bull, casa do tetracampeão Max Verstappen. O time da marca de energéticos segue entre os favoritos da categoria, e o propulsor RBPT Ford surpreendeu nos primeiros testes.

## Aston Martin AMR26

**PILOTOS** Fernando Alonso e Lance Stroll

A primeira cria de Adrian Newey na nova casa só poderia ser o carro de traços mais arrojados do grid. A pré-temporada ruim deixa dúvidas quanto ao projeto com motor Honda.



## Mercedes-AMG W17

**PILOTOS** George Russel e Andrea Kimi Antonelli

Para 2026, as "flechas de prata" serão predominantemente pretas. Na pré-temporada, essa foi apontada como a equipe a ser batida, devido ao equilíbrio do novo carro com o motor de fabricação própria. Será que chegou a vez de George Russel?

## Audi Revolut R26

**PILOTOS** Gabriel Bortoleto e Nico Hülkenberg

Com o brasileiro Gabriel Bortoleto ao lado do veterano Nico Hülkenberg, a Audi é uma das novidades para a temporada de 2026. A marca alemã entra na competição pela primeira vez, assumindo o lugar da extinta Sauber. O R26, que mescla cinza titânio e vermelho neón, surpreende com linhas laterais ousadas e demonstrou desempenho honesto nos testes, apesar de o motor também ser novo.



CLÁSSICOS

FORD ESCORT XR3 FOI SONHO DE CONSUMO  
POR ONDE PASSOU NOS ANOS 1980 — AINDA MAIS  
NESTA RARÍSSIMA VERSÃO CONVERSÍVEL

📷 Cauê Lira | 📷 Renato Durães

*Meu dia*



*de playboy*



Vai passear de Escort XR3? Tenha paciência com a capota e leve uma pochete para guardar suas fitas favoritas



**E**ste carro das imagens era um dos mais cobiçados na década de 1980. Você podia encontrá-lo em um restaurante caro (parado na melhor vaga, claro), no CT de uma equipe de futebol ou nos escritórios da Av. Paulista, num tempo em que o centro empresarial da Berrini ainda não existia. Refiro-me ao Ford Escort XR3 de 1988, o “carro de bacana” de quase 40 anos atrás.

Sua versão conversível era mais especial. O mercado brasileiro não tinha um carro com versão descabinada produzido em série por uma fabricante desde os anos 1960 — isso, claro, sem contar os “fora de série” montados em oficinas paralelas e até concessionárias. O Escort XR3 se tornou o carro de quem chegou lá, e a configuração conversível, hoje cobiçada por colecionadores, era a mais aspiracional.

Dirigir esse carro foi uma experiência inesquecível. Meu pai teve um XR3 1989 branco — com teto fechado — quando

eu era bem pequeno, e algumas de minhas primeiras lembranças são daquele carro: tinha teto solar, faróis de milha, aerofólio e as mesmas rodas do modelo das imagens. Trinta anos depois, estou pronto para um reencontro, agora no conversível.

Abaixo do capô, o conhecido motor 1.6 CHT a álcool do Del Rey. A unidade entrega 86 cv de potência e 12,9 kgfm de torque — números que não encantavam diante dos 99 cv e 14,9 kgfm do Gol GTS com motor 1.8 AP. Mas... tudo bem: no segundo semestre de 1989, o XR3 recebeu a mesma mecânica do concorrente da Volkswagen como fruto da criação da Autolatina. Nesse intercâmbio, o Gol pegou o 1.6 CHT emprestado.

Embora exista o preconceito de que “Escort bom tem motor AP”, amplamente proliferado pela internet, gostei da experiência de guiar o XR3 1.6. O volante tem ótima empunhadura e os confortáveis bancos apoiam boa parte das costas do motorista. Num tempo em que não existia





## FORD ESCORT XR3

### MOTOR

Diant., transv., 4 cil. em linha, aspirado, 1.6 8V, álcool

### POTÊNCIA

86 cv a 5.600 rpm

### TORQUE

12,9 kgfm a 4.000 rpm

### CÂMBIO

Manual, 5 marchas, tração dianteira

### DIREÇÃO

Mecânica

### SUSPENSÃO

Indep., McPherson

### FREIOS

Discos ventilados (diant.) e tambores (trás.)

### PNEUS

185/60 R14

### DIMENSÕES

Compr.: 4,01 metros

Largura: 1,64 m

Altura: 1,32 m

Entre-eixos: 2,40 m

### TANQUE

60 litros

### PORTA-MALAS

212 litros

### PESO

990 kg

ajuste de altura na coluna de direção, o Escort “vestia” o condutor de forma única. Inclusive, é ali que fica a alavanca para abrir o capô.

O câmbio de cinco marchas tem engates longos e embreagem alta – tive certa dificuldade para encontrar a terceira marcha. Após algumas raspadas, deu certo. A entrega de torque é abundante, o que faz com que o levíssimo XR3, com seus 990 kg, não tome conhecimento de subidas, retomadas e ultrapassagens. Para melhorar, o motor trabalha em silêncio: com a capota reclinada, mesmo em uma rodovia movimentada, o som externo não se torna incômodo.

A capota de lona do XR3 tem duas alças de fixação no topo do para-brisa. Ao recolhê-la, é preciso descer uma chave próxima ao banco traseiro – caso contrário, existe o risco de ela se desprender e abrir como um para-quedas.

Essa charmosa unidade, que pertence a Rodolfo Luiz, do Escort Clube, teve seus bancos restaurados, mas o padrão de fábrica foi mantido. O XR3 tinha ar-condicionado, rádio AM/FM com toca-fitas, suporte para fitas (bom para armazenar a coletânea do Bon Jovi) e vidros elétricos dianteiros. Em 1988, não era pra qualquer um.

Meu dia de playboy terminou com uma esticada na rodovia. A parte mais legal foi assistir à reação das pessoas com as quais cruzei no caminho. É um carro que resgata memórias, até de quem não tinha acesso a um modelo como esse. Até mesmo de quem nem liga tanto para carros, mas sabe o que um Escort XR3 é. Se isso não é um carro clássico, o que seria então? **A**



QUE FIM LEVOU?

# O Lincoln Continental do assassinato de Kennedy

SEDÃ CONVERSÍVEL FOI USADO PELO PRESIDENTE DOS ESTADOS UNIDOS NO FATÍDICO DIA 22 DE NOVEMBRO DE 1963; RELEMBRE A HISTÓRIA

📷📖 Jady Peroni

**H**á quase 63 anos, os Estados Unidos presenciavam o assassinato do presidente John F. Kennedy ao vivo pela TV, em um desfile em Dallas (Texas). O caso se tornou um dos maiores mistérios da história, mesmo com a captura do autor do disparo, Lee Harvey Oswald. A tragédia ocorreu neste Lincoln Continental 1961 das fotos. Conhecido pelo codinome X-100, o enorme conversível de 5,40 metros de comprimento foi esticado pela Ford e modificado para o serviço norte-americano. No entanto, não tinha nenhuma proteção à prova de balas. No carro, Kennedy estava ao lado de sua esposa, Jacqueline, quando uma bala o atingiu na cabeça. Hoje, mais de seis décadas depois, o carro está no Museu Henry Ford, em Dearborn (Michigan), sede da empresa.

Lá, onde está em exibição, o primeiro estranhamento vem com a presença do teto rígido, colocado para uso do presidente subsequente, Lyndon Johnson. Depois do ocorrido com Kennedy, o carro recebeu também uma blindagem nunca antes vista em um veículo presidencial norte-americano. De perto, o modelo é imponente e choca pelo

tamanho, além do luxo típico dos anos 1960. E basta se aproximar do conversível para perceber seu peso histórico.

A proteção balística incluiu placas caríssimas de titânio e aros de alumínio dentro das rodas, para que o carro continuasse se locomovendo mesmo com os pneus furados. A unidade ainda trazia dois mastros e holofotes. Por dentro, bancos de couro escurecidos, banco traseiro hidráulico, dois radiotelefonos e ar-condicionado. Para suportar o peso extra, a Ford construiu um motor 7.0 V8 com 17% a mais de potência que um Lincoln Continental original, chegando a 375 cv. E, a pedido de Johnson, a pintura preta deu lugar a um tom azul.

A operação, chamada "conserto rápido", levou cinco meses e consumiu o equivalente a inacreditáveis R\$ 20 milhões (em valores atuais corrigidos). O Lincoln Continental foi usado por outros presidentes depois de Johnson, como Richard Nixon e Jimmy Carter, até ser devolvido para a Ford, em 1977. Em seguida, foi restaurado de volta à cor preta para se tornar peça de museu. **A**



## FICHA TÉCNICA

### LINCOLN CONTINENTAL

#### MOTOR

Diant., long., 8 cilindros em V, aspirado, gasolina

#### POTÊNCIA

375 cv

#### CÂMBIO

Automático, 3 marchas

#### TRAÇÃO

Traseira

#### CARROCERIA

Conversível



Além da motorização única, CR-V a hidrogênio tem visual bem diferente do SUV híbrido vendido hoje no Brasil



## AUTOELÉTRICO

# Unindo forças (e energias)

**HONDA CR-V A HIDROGÊNIO ESTÁ EM TESTES NO BRASIL E TEM TRUQUE DE VEÍCULO PLUG-IN PARA IR MAIS LONGE**

Caio Bednarski

**A** Honda iniciou no Brasil testes com o CR-V e:FCEV, em parceria com a empresa espanhola Neoenergia. Os R\$ 30 milhões investidos serão aplicados em estudos de viabilidade da solução no Brasil. Assim, não há qualquer intenção de vender o modelo em nosso mercado. Atualmente, aliás, ele é ofertado apenas para aluguel ou assinatura na Califórnia (EUA).

O CR-V e:FCEV traz uma inusitada combinação de célula de hidrogênio com recarga externa, como nos elétricos a bateria ou híbridos plug-in. Tradicionalmente, carros movidos a hidrogênio — como o Toyota Mirai — têm apenas um tan-

que de armazenamento. O hidrogênio passa por um reator e é convertido em eletricidade. Já o CR-V e:FCEV possui um conjunto complementar de baterias de 17,7 kWh que podem ser carregadas em qualquer tomada ou eletroposto. A autonomia é de 47 km com energia da bateria e 434 km com hidrogênio, no ciclo americano EPA. O tanque de alta pressão suporta até 4 kg de hidrogênio.

O motor elétrico dianteiro tem 176 cv de potência e 31,7 kgfm de torque. A bordo, o motorista pode escolher o tipo de energia que quer usar para rodar. O modo elétrico é recomendado para trajetos curtos na cidade. O hidrogênio, por sua vez,



**434 KM**

Essa é a autonomia máxima do SUV rodando no modo FCEV. Com o BEV, o alcance é de apenas 47 km



**92,2 KW**

É a potência de abastecimento do tanque de hidrogênio, que demanda entre 3 e 5 minutos

prolonga a autonomia para uso na estrada. A lógica é parecida com a de um híbrido plug-in (PHEV) ou em série (REEV), com a diferença de que, por ter uma célula de combustível e não um motor a combustão, o CR-V e:FCEV emite vapor de água. O abastecimento do hidrogênio leva entre 3 e 5 minutos, a uma pressão de 700 bar para veículos leves ou 350 bar em um pesado. Essa diferença se deve ao tamanho dos cilindros, menor em carros de passeio, o que demanda maior pressão. A recarga das baterias leva cerca de 3 horas e chega a 6,4 kW em corrente alternada (AC).

Os testes são feitos na região de Brasília (DF), pois lá há um ponto de abastecimento para veículos movidos a célula de hidrogênio. Antes de ir para a célula de combustível, o elemento químico é refrigerado para ficar na temperatura ideal. A dinâmica de condução é muito próxima à de um carro elétrico a bateria, com entrega instantânea de desempenho e sem ruído algum. Na central multimídia é possível ver se o veículo está sendo tracionado usando energia dos cilindros de hidrogênio, da bateria ou dos dois ao mesmo tempo. 





SAIBA MAIS EM:  
<https://autoesporte.globo.com/combustivel-consciente/>

UMA INICIATIVA:



PATROCÍNIO:



# 5 DICAS PARA ESCOLHER UM POSTO DE COMBUSTÍVEL COM SEGURANÇA NA ESTRADA

**CUIDADOS SIMPLES AJUDAM A IDENTIFICAR POSTOS CONFIÁVEIS, EVITAR COMBUSTÍVEL FORA DO PADRÃO E GARANTIR MAIS TRANQUILIDADE DURANTE VIAGENS LONGAS**

Iago Garcia

**V**iajar de carro exige planejamento que vai além do trajeto. Em rodovias e estradas, a escolha do posto de combustível é uma decisão estratégica para evitar transtornos, gastos extras e problemas mecânicos. Combustíveis fora do padrão podem provocar falhas no funcionamento do motor, aumentar o consumo

e até colocar em risco a segurança da viagem, especialmente em veículos modernos.

Mesmo longe de casa, o motorista tem condições de avaliar se o posto oferece segurança e transparência. A observação de alguns critérios simples ajuda a reduzir riscos e garante mais tranquilidade durante a viagem. Confira:



## 1 PREFIRA POSTOS COM IDENTIFICAÇÃO CLARA E AUTORIZAÇÃO VISÍVEL

Um posto confiável precisa operar de forma regular. Por isso, a primeira dica é verificar se há identificação clara da autorização de funcionamento, com CNPJ e número de registro do revendedor expostos em local visível. Essas informações indicam que o estabelecimento está apto a comprar combustíveis de distribuidores homologados e segue as normas do setor.

A ausência dessas placas, informações ilegíveis ou dificuldade para localizá-las deve ser encarada como sinal de alerta, especialmente em postos isolados ou com pouco movimento.



## 2 DESCONFIE DE PREÇOS MUITO ABAIXO DA MÉDIA

Preços muito inferiores aos praticados na região merecem atenção redobrada. Embora promoções pontuais possam ocorrer, valores fora do padrão podem indicar problemas na origem ou na qualidade do combustível.

Na estrada, a economia aparente no preço por litro raramente compensa os riscos. Um abastecimento inadequado pode gerar falhas no motor, perda de desempenho e até a necessidade de reparos, comprometendo a viagem.



## 3 OBSERVE AS CONDIÇÕES DAS BOMBAS E DOS EQUIPAMENTOS

As condições físicas do posto dizem muito sobre o cuidado com a operação. Bombas bem conservadas, com lacres de segurança intactos e adesivos de fiscalização visíveis, indicam controle e respeito às normas de qualidade e segurança.

Outro ponto importante é a presença de equipamentos de verificação. Instrumentos disponíveis para conferência reforçam a transparência do abastecimento e demonstram que o posto está preparado para atender o consumidor de forma adequada.



## 4 LEMBRE-SE DE QUE O TESTE DE QUALIDADE É UM DIREITO

Todo motorista pode solicitar a verificação da qualidade do combustível sempre que tiver dúvida, e o teste precisa ser feito pelo estabelecimento em tempo real. A vidraria para testes deve estar disponível e em boas condições, a fim de confirmar se o produto está dentro das especificações exigidas. Esse direito é especialmente relevante em viagens longas. A recusa em realizar o teste e a falta dos equipamentos obrigatórios são sinais claros de irregularidades.



## 5 DÊ PREFERÊNCIA A POSTOS DE REDES RECONHECIDAS

Optar por postos vinculados a redes consolidadas é uma forma adicional de reduzir riscos. Essas empresas costumam adotar controles internos de qualidade, monitorar a cadeia de distribuição e realizar verificações periódicas nos pontos de venda. Além disso, redes estruturadas oferecem canais de atendimento ao consumidor e procedimentos claros em caso de dúvidas ou reclamações, o que aumenta a segurança de quem está na estrada.

## ATENÇÃO QUE EVITA PROBLEMAS

Abastecer com segurança na estrada não depende apenas do preço, mas também de informações e atenção. Observar a identificação do posto, desconfiar de valores fora da média, verificar bombas e equipamentos, exigir testes de qualidade e preferir redes reconhecidas são atitudes que fazem a diferença.

Como recomendação final, é fundamental guardar a nota fiscal do abastecimento. Em caso de suspeita ou falha no funcionamento do veículo depois de ser reabastecido, o documento será útil para buscar atendimento no posto, acionar canais oficiais de reclamação e registrar denúncias nos órgãos de fiscalização. Esses cuidados ajudam a preservar o veículo, evitar imprevistos e garantir uma viagem mais tranquila. 🚗

## COLUNA

# A reinvenção da indústria em tempos voláteis

PARCERIAS DE GM COM HYUNDAI, STELLANTIS COM LEAPMOTOR E RENAULT COM GEELY MOSTRAM QUE, PARA SOBREVIVER, SERÁ PRECISO FAZER ALIANÇAS

**G**eneral Motors e Hyundai, rivais em outros tempos, decidiram formar uma parceria para acelerar o desenvolvimento de produtos e melhorar a eficiência. Firmado em 2024, o acordo começou a ser detalhado em 2025, quando ficou claro que a América do Sul será o principal foco de sinergias entre a montadora americana e a coreana.

O eixo dessa união é o compartilhamento de plataformas e prevê, inicialmente, quatro modelos voltados ao nosso mercado: um carro de passeio, um SUV compacto e duas picapes. Com fábricas da Hyundai em Piracicaba (SP) e unidades da GM em São Caetano do Sul (SP), São José dos Campos (SP), Gravataí (RS) e Joinville (SC), o Brasil se consolida como o principal polo de produção dessa aliança no mundo.

O presidente de mercados globais da GM, Rory Harvey, esteve no Brasil e disse que o consumidor será beneficiado, pois a parceria abrirá caminho para o lançamento de vários produtos “de maneira mais ágil”. Para o executivo, escala é a chave para enfrentar tempos voláteis.

Poucos dias depois da visita de Harvey, em São José dos Campos (SP), trabalhadores da GM aprovaram um Plano de Demissão Voluntária (PDV), reflexo da queda nas vendas. A direção do sindicato também cobrou diálogo com o novo presidente da GM na América do Sul, Thomas Owsianski, para entender como será o acordo com a Hyundai.

A entidade reivindicou, ainda, que parte do plano de investimentos em curso seja direcionada à uni-

dade onde é produzida a picape S10 e que, hoje, opera abaixo da capacidade.

A mobilização sindical também questiona a decisão da GM de montar os elétricos Spark e Captiva em Horizonte (CE). Trata-se de uma operação terceirizada, sob comando da Pace, na antiga fábrica da Troller. Os metalúrgicos argumentam que a terceirização retira empregos de polos tradicionais e aprofunda a guerra fiscal. E dizem que “não faz sentido” a GM terceirizar a produção local enquanto sobra espaço nas fábricas já existentes.

A decisão pode parecer ilógica para o movimento sindical paulista. Entretanto, essa é a forma que a indústria automobilística encontrou para atravessar tempos voláteis. É preciso se reinventar. Como disse Harvey, “todo o mundo está buscando escala, eficiência e como fazer as coisas da maneira mais econômica possível”. Segundo o executivo, às vezes surgem oportunidades de parcerias que permitem alcançar objetivos “que talvez não fossem possíveis de outra forma”.

A era da eletrificação acelera a busca por parcerias. Montadoras tradicionais vêm se juntando a marcas chinesas para acelerar o desenvolvimento de carros elétricos e o uso de fábricas já existentes para produção local. É o caso da Renault com a Geely e da Stellantis com a Leapmotor. Não se trata de juntar forças tendo em mente apenas a eletrificação. Daqui por diante, esse setor deixará de ser visto somente como um produtor de veículos. Passará a integrar um sistema bem mais complexo que envolve também mobilidade inteligente, conectividade e direção autônoma.

No entanto, o sucesso desses novos métodos de produção dependerá da capacidade da indústria de equilibrar inovação tecnológica com estratégia de manufatura e, ainda, lidar com tensões trabalhistas. **A**



**Marli Olmos**  
Repórter especial  
do Valor Econômico  
especializada  
na indústria  
automobilística





**Valor**<sup>ECONÔMICO</sup>

# A fonte essencial para quem toma decisões

Com análises aprofundadas e notícias em tempo real, o Valor Econômico mantém você sempre atualizado sobre economia, finanças, negócios e investimentos.



**Valor Econômico, notícias que geram negócios.**  
Acesse [valor.com.br](http://valor.com.br)

## COLUNA

# Em 8 de março começa a temporada da F1. Cadê as mulheres?

**DESDE 1884, DATA DA PRIMEIRA CORRIDA ORGANIZADA, AS MULHERES TENTAM SE SOBRESSAIR NESSE UNIVERSO DO AUTOMOBILISMO, DOMINADO PELOS HOMENS**

**V**ocê, que vai assistir à primeira prova do mundial de F1 em 2026, sabe quem foi Venina Piquet? Não, Venina não era parente do tricampeão, mas foi uma pioneira no automobilismo.

Carioca, nascida em 1899, Venina participou de sua primeira corrida em 1934, uma prova de arrancada no Recreio dos Bandeirantes, com um Ford Tudor 1934, e venceu com 2,5 segundos sobre o segundo colocado. Ganhou outras competições e, quando iria disputar sua prova mais importante, o GP do Rio de Janeiro de 1935, no Circuito da Gávea, foi proibida de correr pelo marido. No ano seguinte, insistiu em participar do GP, principal competição do calendário nacional e que receberia a francesa Hellé de Nice e seu Alfa Romeo 8C 2300 Monza

(ela acabou sendo a primeira pilota a correr a prova). Porém, seu Bugatti 43 não foi entregue e, indignada, Venina abandonou o automobilismo.

Se Venina foi a “chauffeuse” que mais se destacou no começo do século passado, com três vitórias em seis provas disputadas, outra pilota, Dulce Borges Barreiros, foi a primeira mulher a vencer uma competição, o Quilômetro Lançado, na Av. Paulista, em São Paulo (SP), em 1926, com um Lincoln Série L. Também ganhou a Taça Rei do Volante, no circuito improvisado no Pacaembu, em 1927, com um Bugatti T35. Depois, abandonou a carreira.

Desde 1884, com o raid Paris-Rouen, primeira corrida oficial de automóveis no mundo, as mulheres tentam se sobressair no automobilismo. Três delas foram pioneiras: as

francesas Camille du Gast, a duquesa Anne de Mortemart e a baronesa Hélène van Zuylen. Outras tentaram, mas nenhuma se sobressaiu.

Em 1950 chegou a Fórmula 1, principal categoria do esporte a motor, e a restrição à participação de mulheres só aumentou: apenas cinco delas, em 75 anos, conseguiram vaga no cockpit; e somente uma, a italiana Lella Lombardi, pontuou (meio ponto no GP da Espanha de 1975). A pioneira na F1, outra italiana chamada Maria Teresa de Filippis, competiu em três provas entre 1958 e 1959. Foi vetada no GP da França com a justificativa do diretor da prova de que o “único capacete que uma mulher deveria usar é o do cabeleireiro”.

Nos ralis, a participação feminina era mais comum. A maior exponente foi a francesa Michèle Mouton, vencedora de quatro provas do Mundial de Rali com o Audi Quattro em 1981 e 1982. Ela me disse que o maior elogio que recebeu de um piloto adversário foi um irônico “parabéns, você dirige como um homem”.

Bia Figueiredo, nossa mais bem-sucedida pilota, conta que passou por situações parecidas quando começou a se destacar. Bia foi a primeira mulher no mundo a vencer uma prova na Fórmula Renault e na Indy Lights. Correu na Fórmula Indy, foi 13ª nas 500 Milhas de Indianápolis em 2012 e, em 2014, foi a primeira a guiar na Stock Car brasileira.

Em um país em que 500 mulheres são agredidas por hora e um feminicídio é registrado a cada 17 horas, sem contar outras barbaridades cometidas pelos homens, falar dessas pioneiras pode parecer superficial. Mas, quase sempre, tudo começa com uma provocação. A propósito: o GP da Austrália, que abre a temporada 2026 da F1, será disputado no dia 8 de março. Você sabe o que se comemora nesse dia? **A**



**Luiz Guerrero**  
é jornalista,  
apaixonado por  
carros antigos  
(originais) e motos  
de qualquer época



# Valor<sup>PRO</sup>

Velocidade e precisão para quem decide.



No mercado financeiro e corporativo, informação de credibilidade e em tempo real faz toda a diferença. O **Valor PRO**, plataforma especializada com a chancela do **Valor Econômico**, oferece análises aprofundadas, notícias em primeira mão e dados estratégicos sobre os principais setores da economia nacional e internacional.

Com soluções para diferentes perfis, do investidor individual às grandes corporações, o **Valor PRO** é a escolha certa para decisões mais seguras e precisas.



**Valor PRO: Quem sabe antes decide melhor**  
Baixe grátis o aplicativo e experimente!

# APOSTA



**TOYOTA YARIS CROSS XRX HYBRID | R\$ 189.990**

**TESTAMOS A VERSÃO XRX HYBRID, TOPO DE LINHA,  
QUE CUSTA R\$ 189.990; SUV SE APROXIMA DOS  
20 KM/L EM CONSUMO E DESEMPENHO SURPREENDE  
PARA OS 111 CV**

 **Vitória Drehmer** |  **Renato Durães**

**O** Toyota Yaris Cross é, sem exagero, um dos lançamentos mais importantes do ano. E não é força de expressão: antes mesmo de chegar oficialmente às lojas, o SUV compacto já acumula fila de espera de três meses. Mas como o novo carro de entrada da fabricante japonesa se comporta na vida real? Testamos a versão topo de linha, XRX Hybrid, de R\$ 189.990, para revelar os mistérios sobre desempenho, frenagem, dinâmica e, claro, consumo. Afinal, será que os 17,9 km/l homologados no Inmetro saem do papel?

Esse é o primeiro SUV compacto à venda no Brasil com motorização híbrida plena (HEV) flex. É seu grande trunfo contra o Honda WR-V, principal rival, que ocupa uma faixa de preço mais baixa — a versão mais equipada custa R\$ 152.100.

Importante lembrar que a estreia do Yaris Cross deveria ter acontecido (bem) antes. Primeiro, falava-se em 2024. Depois, 2025. Mas um temporal destruiu a fábrica de motores da Toyota em Porto Feliz (SP) e atrasou os planos. Isso ajuda a explicar por que a produção em série só teve início no fim de janeiro, na vizinha Sorocaba. As entregas começam em fevereiro.

Os preços já haviam sido divulgados: são cinco versões, três delas a combustão, com valores a partir de R\$ 149.990. A configuração de entrada, XR, é voltada ao público PCD. No topo da linha está a XRX Hybrid — que testamos —, tabelada em R\$ 189.990. A marca havia dito que esses valores só seriam válidos na pré-venda, mas voltou atrás.



Consumo, manutenção acessível, espaço interno e confiabilidade



Preço, acabamento, ruído do motor a combustão e frenagem

# RACIONAL



Visualmente, o Yaris Cross deixa clara sua inspiração no Toyota RAV4. Todo o desenho, porém, não é novidade. No Chile, por exemplo, o SUV foi lançado em 2023 exatamente com esse visual – sem reestilizações desde então. Pode parecer antigo? Talvez. Mas ainda deve agradar os conservadores fãs da marca.

Com 4,31 metros de comprimento e 1,79 m de largura, o Yaris Cross é um dos maiores entre os SUVs compactos no Brasil. Supera os 4,20 m do Volkswagen T-Cross e praticamente empata com os 4,32 m do novo Honda WR-V.

O porta-malas tem 391 litros nas versões híbridas – número reduzido em relação aos 400 litros das configurações a combustão por causa da bateria de 0,7 kWh, posicionada sob o banco traseiro. Ainda assim, fica sempre abaixo dos 458 litros do próprio WR-V e também perde para modelos como Fastback, Kait, Duster e Creta. As versões topo de linha contam com abertura e fechamento elétricos, além de iluminação interna, ganchos e estepe temporário.

Já o entre-eixos de 2,62 m está dentro do padrão do segmento. A diferença

é que, na prática, a segunda fileira surpreende pelo bom aproveitamento de espaço. Prova disso é que, com meus meros 1,66 m de altura, encontro espaço de sobra para pernas, cabeça e ombros, com o banco do motorista já ajustado.

Inclusive, até ocupantes mais altos, com cerca de 1,80 m, se acomodam bem ali atrás – bem diferente do que acontece com o T-Cross, mesmo tendo um entre-eixos maior, de 2,65 m. Saídas de ar-condicionado estão presentes na segunda fileira, mas o túnel central elevado prejudica um pouco a vida de quem se senta no meio.

Os bancos são revestidos de couro sintético de boa qualidade e têm costuras bem executadas. No entanto, o plástico rígido predomina no painel e nas guarnições das portas laterais. Não há, por exemplo, material macio ao toque no apoio de braço para quem vai no banco traseiro, e esse item é oferecido até nos rivais mais baratos.

O chamado soft touch aparece praticamente só no painel. Não está presente nem de uma coluna até a outra do Yaris Cross. A Toyota preferiu economi-



zar e colocou plástico acima da saída de ar-condicionado do lado esquerdo. Em resumo, o acabamento é simples até demais para um SUV de R\$ 190 mil.

Para compensar, a lista de equipamentos é bem generosa. O painel de instrumentos é digital, com 7 polegadas. Já a central multimídia tem 10,1" e oferece conexão sem fio para Apple CarPlay e Android Auto. O funcionamento é intuitivo e eficaz.

Todas as versões ainda contam com carregador de celular por indução, ar-condicionado digital e freio de estacionamento eletrônico. Esse último item é quase uma raridade no segmento. Ponto para a Toyota. Só que, se o teto solar panorâmico está presente somente nas versões mais caras, os bancos dianteiros têm ajuste apenas manual até na XRX.

A Toyota optou por investir em segurança. Prova disso é que o Yaris Cross traz seis airbags, senso-

res de estacionamento traseiros, frenagem automática de emergência, Controle de Cruzeiro Adaptativo (ACC) e assistente de permanência em faixa desde a versão de entrada. As versões mais caras incluem alerta de ponto cego, sensores dianteiros e câmera de ré com projeção em 360 graus, embora a resolução da imagem pudesse ser (bem) melhor.

Vale lembrar que o Yaris Cross recebeu apenas duas estrelas no Latin NCAP, mas a avaliação considera versões vendidas em outras regiões da América Latina, onde nem todos esses equipamentos são oferecidos. Ou seja, a nota é injusta para o Brasil.

Partindo finalmente para o conjunto motriz, a versão XRX Hybrid traz uma motorização híbrida plena (HEV) que combina uma especificação atualizada do conhecido motor 1.5 aspirado flex com um conjunto elétrico de alta tensão.

Espaço interno do Yaris Cross é bem aproveitado para os 2,62 m de entre-eixos





Ao melhor estilo Toyota, Yaris Cross tem cabine sóbria e central com bordo grosso

Sozinho, o motor a combustão funciona em ciclo Atkinson, que retarda o fechamento das válvulas de admissão para reaproveitar parte dos gases admitidos e aumentar a eficiência. São 91 cv de potência e 12,3 kgfm de torque com qualquer combustível.

A ele se junta um motor elétrico de tração com 80 cv e 14,4 kgfm, outro motor elétrico gerador e um conjunto de baterias de 0,7 kWh. Parece um número muito pequeno, mas as células já são de íons de lítio; na família Corolla, por sua vez, são de níquel, que proporciona menor densidade energética, apesar de ter quase o dobro da capacidade (1,3 kWh).

São 111 cv de potência combinada. E, como já é praxe na Toyota, o torque combinado não é revelado. Por não haver recarga externa, as baterias são alimentadas sempre durante o uso. Já o câmbio é do tipo transeixo, o mesmo utilizado nas versões eletrificadas de Corolla e Corolla Cross.

Estamos falando de um dos SUVs compactos menos potentes do Brasil. Ainda assim, nos testes realizados por **Autoesporte** no Campo de Provas 127, o Yaris Cross XR Hybrid acelerou de zero a 100 km/h em 11 segundos – melhor que os 11,3 s do WR-V, que tem 126 cv. Ter a arrancada feita pelo motor elétrico, com torque entregue de maneira instantânea, contribui diretamente para isso.

Por outro lado, para frear o Yaris Cross partindo dos 100 km/h foram necessários 41,2 m, contra 38,2 m do WR-V, mesmo o Toyota tendo freios a disco nas quatro rodas e o Honda, tambores no eixo traseiro. Nos demais testes de frenagem, os números ficaram acima dos do concorrente. Culpa dos 17 kg a mais de peso para carregar o conjunto híbrido flex.

E o consumo? Como o Yaris Cross não estava emplacado, não foi possível fazer o teste habitual de **Autoesporte**, em ambientes reais de uso urbano ou rodoviário. Em vez disso, fizemos simulações seguindo parâmetros equivalentes. Mesmo assim, o novato marcou impressionantes 19,8 km/l em ciclo urbano com gasolina e ar-condicionado ligado, superando com folga os 17,9 km/l declarados pelo Inmetro. Na simulação de estrada, foram 14,4 km/l, levemente abaixo dos 15,3 km/l oficiais. É simplesmente um dos mais econômicos do

## Versões Toyota Yaris Cross

**XR**  
R\$ 149.990

**XRE**  
R\$ 161.390

**XRE Hybrid**  
R\$ 172.390

**XR Hybrid**  
R\$ 178.990

**XR Hybrid**  
R\$ 189.990





**YARIS CROSS XRX HYBRID**  
R\$ 189.990

## TESTE

### ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h: **11 s**  
0 - 400 m: **17,7 s**  
0 - 1.000 m: **32,5 s**  
Vel. a 1.000 m: **157 km/h**  
Vel. real a 100 km/h: **95 km/h**

### RETOMADA

40 - 80 km/h (Drive): **5,2 s**  
60 - 100 km/h (D): **6,7 s**  
80 - 120 km/h (D): **8,3 s**

### FRENAGEM

100 - 0 km/h: **41,2 m**  
80 - 0 km/h: **26,6 m**  
60 - 0 km/h: **15,1 m**

### CONSUMO

Urbano: **19,8 km/l**  
Rodoviário: **14,4 km/l**  
Média: **17,1 km/l**  
Aut. em estrada: **518,4 km**

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

Diant., transv., 4 cil. em linha, 1.5 16V, aspirado, flex + elétrico

### POTÊNCIA (COMB.)

111 cv

### TORQUE (COMB.)

Não revelado

### CÂMBIO

Automático, 1 marcha, tração dianteira

### ZERO A 100 KM/H

11 segundos

### BATERIA

0,7 kWh (Ions de lítio)

### DIREÇÃO

Elétrica

### SUSPENSÃO

Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)

### FREIOS

Discos sólidos (diant.) e ventilados (tras.)

### PNEUS

215/55 R18

### DIMENSÕES

Compr.: 4,31 metros  
Largura: 1,79 m  
Altura: 1,77 m  
Entre-eixos: 2,62 m

### TANQUE

36 litros

### PORTA-MALAS

391 litros (fabricante)

### PESO

1.295 kg



segmento. Só não alcança uma autonomia tão grande, uma vez que o tanque de combustível tem apenas 36 litros: são 518,4 km em rodovia.

Na hora de dirigir, o Yaris Cross entrega exatamente o que se espera de um Toyota: uma grande dose de conforto. Além de ser muito estável, tem suspensão que filtra bem as irregularidades do solo, mesmo com o eixo traseiro de torção, como é comum no segmento, com pouco balanço para os passageiros. Os pedais de freio e acelerador têm ajustes na medida certa e, por isso, é fácil se acostumar com a direção.

Agora, se você tem a expectativa de dirigir em silêncio por ser um carro híbrido, esqueça isso. Por rodar em ciclo Atkinson, o motor 1.5 do Yaris Cross é pouco elástico e transmite muito ruído de giros altos para a cabine, mesmo com uma manta acústica no capô. Por isso, o acionamento do motor a combustão logo após as arrancadas em modo elétrico é sempre perceptível e incômodo. A velocidades mais altas, o som do vento também invade a cabine.

Tampouco espere agilidade em ultrapassagens. As retomadas estão mais condizentes

com um conjunto de elasticidade limitada e longe de ser um ponto forte do Yaris Cross, que precisa de 8,3 segundos para sair de 80 km/h e chegar a 120 km/h. O Honda WR-V, que também não está perto de ser o SUV mais rápido do mercado, faz o mesmo em 8,1 s. Nos demais testes de retomada, o Yaris Cross apresentou resultados sempre piores que os do Honda.

Pelo menos as notícias são boas no pós-venda: as seis primeiras revisões custam R\$ 549 cada – valor bem abaixo da média de R\$ 912 do WR-V. Para melhorar, por ser um dos poucos híbridos fabricados em São Paulo, o Yaris Cross Hybrid é isento de IPVA no estado e também do rodízio na capital.

O Toyota Yaris Cross XRX Hybrid aposta na racionalidade: consumo baixo, manutenção acessível, bons equipamentos e a confiabilidade que construiu a reputação da marca. Pode não ser o SUV compacto mais moderno, empolgante ou de melhor custo/benefício do mercado, mas é, sem dúvida, um dos mais eficientes. E, pelo tamanho da fila, muita gente já decidiu que isso é o suficiente, não é mesmo? 🐾



R\$ 152.100  
HONDA  
WR-V

R\$ 152.900  
NISSAN  
KAIT

**N**a configuração com motor apenas flex, o Toyota Yaris Cross repete uma receita muito similar à dos rivais Honda WR-V e Nissan Kait, que vai além da origem japonesa das marcas: motor aspirado, câmbio CVT, bom pacote de equipamentos e uma condução voltada ao conforto. Em um comparativo com concorrentes tão parelhos, os detalhes e a atualidade do projeto fazem toda a diferença. Assim, do trio Yaris Cross XRE (R\$ 161.390), WR-V EXL (R\$ 152.100) e Kait Exclusive (R\$ 152.900), qual leva a melhor? É o que descobriremos agora.

Estive ao volante desses três carros em diversos contextos: indo ao supermercado, ao shopping, pegando estrada, com passageiros — enfim, um uso na vida real. Para os resultados técnicos, coletamos dados de desempenho, retomada e frenagem no Rota 127 Campo de Provas. Você também pode confe-

rir os custos para manter cada um (seguro, cesta de peças e revisões) na tabela ao fim desta avaliação.

Eis um breve contexto sobre cada um. O Toyota Yaris Cross é a novidade deste ano e tem versões a combustão e híbrida. O modelo das imagens é da versão XRX, mas iremos considerá-lo no pacote XRE, que não tem abertura elétrica do porta-malas, teto solar ou câmera 360 graus. Portanto, ignore esses itens, que podem aparecer em algumas fotos.

O Nissan Kait Exclusive é o bom e velho Kicks Play com uma reestilização mais profunda por fora do que por dentro. Tratando-se da base de um carro lançado no Brasil em 2016, é o projeto mais antigo. Várias características técnicas remetem a uma década atrás — então, o Kait exala menos frescor entre os três, mesmo nesse pacote Exclusive, o modelo mais equipado do SUV de entrada.

# A FÓRMULA JAPONESA DO SUCESSO



**R\$ 161.390**  
**TOYOTA**  
**YARIS CROSS**

**YARIS CROSS FLEX, HONDA WR-V  
E NISSAN KAIT TÊM RECEITAS PARECIDAS,  
COM MOTOR ASPIRADO E FOCO EM  
CONFIABILIDADE, MAS QUAL É O MELHOR?**

 **Cauê Lira** |  **Renato Durães**

Já o Honda WR-V EXL chegou com a importante missão de ser a configuração topo de linha do SUV mais barato da marca no Brasil, especialmente agora, que o HR-V já tem duas versões posicionadas acima de R\$ 200 mil. Se o objetivo é segurar o preço, a Honda teve de fazer algumas economias, como descreveremos mais adiante. Ainda assim, se você compra SUV por metro quadrado, é ponto para o WR-V. Seus 4,32 metros de comprimento, 1,79 m de largura, 1,65 m de altura e 2,65 m de entre-eixos foram bem aproveitados para criar uma cabine espaçosa, até para passageiros mais altos. O túnel central é baixo e não compromete o espaço para os pés de quem vai atrás. E como não há rebatimento "Magic Seat", o banco traseiro é totalmente plano, em razão do posicionamento do tanque de combustível sob os bancos da frente.

O Yaris Cross tem 4,31 m de comprimento, 1,77 m de largura, 1,65 m de altura e 2,62 m de entre-eixos. Embora não seja uma diferença tão discrepante em relação ao WR-V, a cabine é mais apertada. A Toyota instalou capas plásticas que cobrem os trilhos dos bancos dianteiros, mas elas atrapalham a acomodação dos pés de quem viaja na parte de trás, assim como o túnel central muito alto. Inclusive, os joelhos dos passageiros mais altos ficam próximos ao encosto lombar frontal, o que revela que há menos espaço.

Tanto o Honda quanto o Toyota têm saídas traseiras de ventilação, algo que o Kait, com seus 4,30 m de comprimento, 1,76 m de largura, 1,61 m de altura e 2,62 m de distância entre-eixos não possui. Apesar das medidas próximas às do Yaris Cross, o Nissan tem a cabine mais apertada do trio. Nele, os ocupantes traseiros devem brigar por espaço para os ombros.

Quanto ao volume do porta-malas, o WR-V tem o compartimento mais suntuoso, graças aos 458 litros. No Kait, são 432 l, mantendo o resultado honesto do antigo Kicks Play. Já o Yaris Cross leva 400 l. Além de ser



## AS RIVALS JAPONESAS AGORA CONCORREM EM UM NOVO SEGMENTO

Nenhuma das centrais multimídia agrada, mas ao menos oferecem o básico...





mais modesto que os dos dois rivais, tem duas grandes caixas de roda traseiras que tomam boa parte do espaço para bagagem.

O bom aproveitamento de espaço do WR-V, tanto interno quanto no porta-malas, revela que a Honda soube otimizar a cabine sem grandes mudanças de dimensões em relação aos outros dois. Coloque isso, em partes, na conta do formato da carroceria.

O pacote de equipamentos é parecido. Todos oferecem seis airbags, painel de instrumentos parcialmente digital, central multimídia com Android Auto e Apple CarPlay sem fio – 10" para WR-V e Yaris Cross; 9" para o Kait –, ar-condicionado digital e carregador de celular por indução. Mas só o Kait Exclusive tem câmera 360 graus e só o Yaris Cross XRE tem entradas USB do tipo C.

Quanto ao sistema multimídia, nenhum dos três surpreende pela qualidade, interatividade e resolução. O do Yaris Cross é o único que replica dados do computador de bordo na tela central. Já a central do Kicks não foi desenvolvida pela Nissan, mas sim pela Pioneer. Dessa forma, tem o pior sistema de som – e fazer uma ligação ou enviar um áudio decente torna-se impossível pela péssima qualidade do microfone.

Uma economia desnecessária do WR-V é não ter quebra-sol com iluminação, item que os dois rivais oferecem. Tanto o Honda quanto o Toyota rebatem os retrovisores externos ao trancar o veículo, mas os vidros não sobem. No Kait, é o contrário: os vidros sobem, mas o retrovisor não rebate.

Uma consequência do investimento limitado para desenvolver o novo Kait é que o acabamento é simplório, tanto na escolha dos materiais como na montagem. E olha que o padrão melhorou em relação ao do Kicks Play. Há uma pequena porção revestida de couro sintético no painel. No WR-V, o acabamento se mostra mais simples até que o do City. O Yaris Cross também abusa do plástico, mas ganha nesse quesito ao variar mais as texturas e ter um console central mais moderno. De todo modo, considerando os três SUVs, só o tempo dirá se um "grilinho" vai cantar entre os encaixes...

Ao desbravar os modelos ainda parados, o WR-V pareceu mais interessante pelo que entrega, mesmo com economias (como o fato de não ter teto solar nem como opcional). Mas nem só de itens de série e espaço interno vive um carro. Chegou a hora de ligar o motor





O Kait sofre por trazer um projeto de 2016, enquanto os rivais são novos

e falar de desempenho e consumo. O Yaris Cross tem o motor 1.5 aspirado flex de quatro cilindros do antigo Yaris, atualizado com injeção direta para entregar até 122 cv de potência e 15,3 kgfm de torque. O câmbio CVT simula sete marchas e tem uma sacada interessante, pois a Toyota instalou uma engrenagem mecânica na relação mais alta da caixa a fim de evitar a perda de potência a altas velocidades. É o contrário de Corolla e Corolla Cross, que trazem a engrenagem na primeira marcha, melhorando as arrancadas.

O WR-V também aposta no motor 1.5 aspirado flex de quatro cilindros, usando o mesmo conjunto de City e HR-V aspirado. São 126 cv e 15,8 kgfm, além do câmbio CVT que simula sete marchas. Por fim, o Kait preserva o veterano motor 1.6 quatro-cilindros aspirado flex do Kicks Play, com 113 cv e 15,2 kgfm. Sua caixa CVT simula seis marchas.

No dia a dia, WR-V e Yaris passam longe de esbanjar desempenho, mas parecem mais soltos e leves do que o Kait, que passa a impressão de estar sempre "amarrado". O câmbio do Nissan demora a responder aos comandos do acelerador e faz barulho para sair da imobilidade. Por outro lado, tanto o Kait quanto o WR-V têm um acerto melhor e mais sólido da suspensão. O Yaris Cross chacoalha e transfere muito mais as vibrações de um asfalto ruim para a cabine.

Os itens de segurança ativa, o chamado pacote Adas, incluem frenagem autônoma de emergência, Controle de Cruzeiro Adaptativo (ACC), alerta de ponto cego e assistente de permanência em faixa nos três. O Kait é o único com sensor de fadiga, mas só o Yaris Cross traz freio de estacionamento eletrônico com Auto Hold, que mantém a frenagem em paradas de semáforo mesmo sem precisar deixar o pé no pedal.

No teste em pista, o WR-V fez valer a maior potência e foi o mais rápido no zero a 100 km/h: 11,2 segundos. A surpresa foi o Kait aparecer em segundo, com 11,4 s. Bem atrás dos dois, o Yaris Cross decepcionou ao cumprir a marca em longos 12,8 s — isso com o câmbio na função Sport.



O NOVATO YARIS CROSS É O MAIS LENTO ENTRE OS SUVs DE ENTRADA



Yaris Cross é o único com computador de bordo integrado à central

O Yaris Cross também ficou para trás nas provas de retomada: precisou de 7 s para ir de 60 km/h a 100 km/h, contra 6,2 s do WR-V e 6,5 s do Kait. A tendência se repetiu nas acelerações de 40 km/h a 80 km/h e de 80 km/h a 120 km/h (veja tabela). Eu esperava que o Kait, com seu motor menos potente e o câmbio mais letárgico, ficasse em último nos testes de desempenho, mas não foi o caso. O que pode explicar o resultado é o fato de o Yaris Cross ser 28 kg mais pesado e ter o pico de torque entregue 800 rpm acima do Nissan. Quanto ao WR-V, potência e torque maiores fizeram a diferença, mesmo sendo o mais pesado dos três.

Há de ser dito, porém, que a última marcha mecânica e a maior elasticidade do motor ajudam o Yaris Cross a recuperar o ímpeto a velocidades mais altas. Assim, o Toyota cruzou a marca de 1.000 m em nossa pista de testes a 154 km/h, superando os 152 km/h do Kait. O WR-V foi novamente líder, com 160 km/h.

Nos testes de frenagem, o Yaris Cross tampouco fez valer a teórica vantagem de ser o único com freios a disco nas quatro rodas. Mesmo com tambores no eixo traseiro, WR-V e Kait percorreram distâncias menores para frear de 100 km/h até a imobilidade: 38,1 m no caso do Honda e 39,2 m para o Nissan, contra 40,6 m do Toyota. Na comparação com o Kait, a massa extra do Toyota joga contra o Yaris Cross. Já o WR-V se beneficia dos pneus Goodyear Efficientgrip, desenvolvidos com foco em aderência. Mesmo assim, o fato de o Yaris Cross levar a pior nesse indicativo mostra que ficha técnica nem sempre conta a história inteira.

Com os tanques cheios de gasolina e o ar-condicionado ligado, realizamos os testes de consumo. Nesse ponto, mais uma vez, o Honda WR-V voltou a apresentar o melhor resultado, anotando 12,9 km/l na cidade e 14,1 km/l na estrada. Na segunda colocação ficou, novamente, o Kait, que marcou 11,9 km/l em circuito urbano e 13,7 km/l no rodoviário. Enfim, o Yaris Cross fez 11,4 km/l (cidade) e 14 km/l (estrada). Superou o Nissan no consumo rodoviário, mas perdeu onde mais importa, na cidade, que concentra 90% do uso de um carro.





## VENCEDOR: HONDA WR-V

O vencedor deste comparativo, com todos os méritos, é o Honda WR-V. Além de ter o melhor espaço interno e o porta-malas mais generoso, destacou-se em todos os testes dinâmicos, cravou o melhor consumo de combustível e oferece seis anos de garantia. Mas é bom ficar esperto ao cotar o seguro, pois o SUV registrou os valores mais elevados do trio, tanto para homens quanto para mulheres. Já o Yaris Cross tem apólices mais em conta, independentemente do perfil.

Outra vantagem do Yaris Cross surge nos valores da cesta de peças e das revisões programadas até 50 mil km, com os preços mais baixos do trio. A garantia pode ser estendida de cinco para dez anos, mas com limite de 200 mil km. Além disso, o Toyota tem a melhor lista de equipamentos e a maior rede de concessionárias. Já o Kait se segura bem em desempenho e consumo e tem a menor desvalorização na Tabela Fipe, mas perde em espaço e ergonomia, tem a menor garantia e os piores custos de revisão e peças. Esses tópicos comprovam que, além de o WR-V ser um SUV mais convincente na maioria dos quesitos, está muito bem posicionado.



O WR-V TEM O MELHOR  
CUSTO/BENEFÍCIO  
DESTE COMPARATIVO

HONDA  
WR-V

Graças à carroceria bem resolvida, o Honda WR-V tem amplo espaço interno e o melhor porta-malas deste comparativo. Ocupantes traseiros contam com o fresco da saída de ar-condicionado.

NISSAN  
KAIT

Apesar do retrofit profundo pelo lado de fora, o Kait ficou devendo na cabine em diversos aspectos. Tem o espaço interno mais acanhado entre os três, mas o porta-malas é um ponto de qualidade.

TOYOTA  
YARIS CROSS

O túnel central é largo e rouba espaço dos pés dos ocupantes. Já o porta-malas é compacto e sofre com as caixas de roda intrusivas, que roubam espaço no compartimento. E o do híbrido é ainda menor...



## SEU BOLSO

PREÇO  
CESTA DE PEÇAS\*\*  
REVISÕES ATÉ 50 MIL KM

SEGURO\*

GARANTIA  
CONSUMO CIDADE/ESTRADA (GASOLINA)  
DESVALORIZAÇÃO  
CONCESSIONÁRIAS



## TESTE

## ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h  
0 - 400 m  
0 - 1.000 m  
Velocidade a 1.000 m  
Veloc. real a 100 km/h

## RETOMADA DE VELOCIDADE

40 - 80 km/h (Drive)  
60 - 100 km/h (D)  
80 - 120 km/h (D)

## FRENAGEM

100 - 0 km/h  
80 - 0 km/h  
60 - 0 km/h



## DADOS DA MONTADORA

MOTOR

CILINDRADA  
POTÊNCIA  
TORQUE  
VELOCIDADE MÁXIMA

CÂMBIO  
DIREÇÃO  
SUSPENSÃO

FREIOS

PNEUS  
TRAÇÃO

CARROCERIA  
COMPRIMENTO  
LARGURA  
ALTURA  
ENTRE-EIXOS

TANQUE  
PESO

PORTA-MALAS (FABRICANTE)

\*Seguro: O valor é uma média entre as cotações das principais seguradoras do país fornecida pela Minuto Seguros com base no perfil padrão de Autosporte, sem bônus

# VENCEDOR

| HONDA<br>WR-V<br>EXL                                                                      | NISSAN<br>Kait<br>Exclusive                                                                   | TOYOTA<br>Yaris Cross<br>XRE                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| R\$ 152.100                                                                               | R\$ 152.900                                                                                   | R\$ 161.390                                                                               |
| R\$ 10.946                                                                                | R\$ 11.758                                                                                    | R\$ 10.376                                                                                |
| R\$ 4.389                                                                                 | R\$ 4.536                                                                                     | R\$ 2.745                                                                                 |
| R\$ 3.600 (M)<br>e R\$ 7.238 (F)                                                          | R\$ 2.674 (M)<br>e R\$ 3.332 (F)                                                              | R\$ 2.413 (M)<br>e R\$ 2.808 (F)                                                          |
| 6 anos (sem limite de km)                                                                 | 3 anos (sem limite de km)                                                                     | 10 anos (com limite de km)                                                                |
| 12,9 km/l e 14,1 km/l                                                                     | 11,9 km/l e 13,7 km/l                                                                         | 11,4 km/l e 14 km/l                                                                       |
| -8,8%                                                                                     | -3,9%                                                                                         | -5,8%                                                                                     |
| 215                                                                                       | 180                                                                                           | 300                                                                                       |
| 11,2 s                                                                                    | 11,4 s                                                                                        | 12,8 s                                                                                    |
| 18 s                                                                                      | 18,1 s                                                                                        | 18,9 s                                                                                    |
| 32,8 s                                                                                    | 33,3 s                                                                                        | 34,3 s                                                                                    |
| 160,3 km/h                                                                                | 152,8 km/h                                                                                    | 154,7 km/h                                                                                |
| 96 km/h                                                                                   | 96 km/h                                                                                       | 95 km/h                                                                                   |
| 5,2 s                                                                                     | 5,1 s                                                                                         | 5,4 s                                                                                     |
| 6,2 s                                                                                     | 6,5 s                                                                                         | 7 s                                                                                       |
| 8,1 s                                                                                     | 8,3 s                                                                                         | 9,1 s                                                                                     |
| 38,1 m                                                                                    | 39,2 m                                                                                        | 40,6 m                                                                                    |
| 23,6 m                                                                                    | 24,5 m                                                                                        | 25,8 m                                                                                    |
| 13,1 m                                                                                    | 13,9 m                                                                                        | 14,3 m                                                                                    |
| Dianteiro, transversal,<br>4 cil. em linha, 1.5 16V,<br>aspirado, injeção direta,<br>flex | Dianteiro, transversal,<br>4 cil. em linha, 1.6<br>16V, aspirado, injeção<br>multiponto, flex | Dianteiro, transversal,<br>4 cil. em linha, 1.5 16V,<br>aspirado, injeção direta,<br>flex |
| 1.498 cm <sup>3</sup>                                                                     | 1.598 cm <sup>3</sup>                                                                         | 1.496 cm <sup>3</sup>                                                                     |
| 126 cv a 6.200 rpm                                                                        | 113 cv a 5.600 rpm                                                                            | 122 cv a 6.000 rpm                                                                        |
| 15,8 kgfm a 4.600 rpm                                                                     | 15,2 kgfm a 4.000 rpm                                                                         | 15,3 kgfm a 4.800 rpm                                                                     |
| 175 km/h                                                                                  | 175 km/h                                                                                      | 170 km/h                                                                                  |
| CVT, 7 marchas                                                                            | CVT, 6 marchas                                                                                | CVT, 7 marchas                                                                            |
| Elétrica                                                                                  | Elétrica                                                                                      | Elétrica                                                                                  |
| Indep., McPherson (diant.)<br>e eixo de torção (tras.)                                    | Indep., McPherson (diant.)<br>e eixo de torção (tras.)                                        | Indep., McPherson (diant.)<br>e eixo de torção (tras.)                                    |
| Discos ventilados (diant.)<br>e tambores (tras.)                                          | Discos ventilados (diant.)<br>e tambores (tras.)                                              | Discos ventilados (diant.)<br>e sólidos (tras.)                                           |
| 205/55 R17                                                                                | 215/55 R17                                                                                    | 215/60 R17                                                                                |
| Dianteira                                                                                 | Dianteira                                                                                     | Dianteira                                                                                 |
| SUV                                                                                       | SUV                                                                                           | SUV                                                                                       |
| 4,32 m                                                                                    | 4,30 m                                                                                        | 4,31 m                                                                                    |
| 1,79 m                                                                                    | 1,76 m                                                                                        | 1,77 m                                                                                    |
| 1,65 m                                                                                    | 1,61 m                                                                                        | 1,65 m                                                                                    |
| 2,65 m                                                                                    | 2,62 m                                                                                        | 2,62 m                                                                                    |
| 44 litros                                                                                 | 41 litros                                                                                     | 42 litros                                                                                 |
| 1.278 kg                                                                                  | 1.157 kg                                                                                      | 1.185 kg                                                                                  |
| 458 litros                                                                                | 432 litros                                                                                    | 400 litros                                                                                |

\*\*Cesta de peças: Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível (se aplicável)

HONDA  
WR-V

Ao registrar os melhores resultados em aceleração, consumo e frenagem, além de ter o melhor espaço interno e o porta-malas mais generoso, o vencedor não poderia ser outro. E olha que o Honda WR-V não tem nenhum equipamento exclusivo.

| ITENS                          | HONDA<br>WR-V<br>R\$ 152.100 | NISSAN<br>Kait<br>R\$ 152.900 | TOYOTA<br>Yaris Cross<br>R\$ 161.390 |
|--------------------------------|------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|
| Airbags                        | S                            | S                             | S                                    |
| Ar-condicionado digital        | S                            | S                             | S                                    |
| Faróis de LED                  | S                            | S                             | S                                    |
| Farol de neblina               | S                            | ND                            | S                                    |
| Retrovisores rebatíveis aut.   | S                            | ND                            | S                                    |
| Vidros com fechamento aut.     | ND                           | S                             | ND                                   |
| Conexão de celular sem fio     | S                            | S                             | S                                    |
| Painel de instrumentos digital | S                            | S                             | S                                    |
| Chave presencial               | S                            | S                             | S                                    |
| Freio de estac. eletrônico     | ND                           | ND                            | S                                    |
| Frenagem de emergência         | S                            | S                             | S                                    |
| Câmera de ré                   | S                            | S                             | S                                    |
| Sensor de estacionamento       | S                            | S                             | S                                    |
| Assist. permanência em faixa   | S                            | S                             | S                                    |
| ACC                            | S                            | S                             | S                                    |
| Detector de ponto cego         | S                            | S                             | S                                    |
| Auto Hold                      | ND                           | ND                            | S                                    |
| Detector de fadiga             | ND                           | S                             | ND                                   |
| Saída traseira de ventilação   | S                            | ND                            | S                                    |

S Série O Opcional ND Não disponível A Acessório

| NOTAS                 |              |             |              |
|-----------------------|--------------|-------------|--------------|
| <b>CONFORTO</b>       |              |             |              |
| Acabamento            | 6            | 6           | 6,5          |
| Espaço interno        | 8            | 6           | 7            |
| Porta-malas           | 7,5          | 6,5         | 6            |
| Ergonomia             | 7            | 6           | 6,5          |
| Equipamentos de série | 7            | 7           | 8            |
| Equip. de segurança   | 7            | 6,5         | 7            |
| <b>Subtotal</b>       | <b>42,5</b>  | <b>38</b>   | <b>41</b>    |
| <b>DINÂMICA</b>       |              |             |              |
| Motor                 | 7            | 6           | 6,5          |
| Frenagem              | 7,5          | 6,5         | 6            |
| Suspensão             | 8            | 7           | 6,5          |
| Desempenho            | 7            | 6,5         | 6            |
| Consumo               | 7,5          | 7           | 7            |
| Câmbio                | 7,5          | 6,5         | 7            |
| Sensação ao volante   | 8            | 7           | 7,5          |
| <b>Subtotal</b>       | <b>52,5</b>  | <b>46,5</b> | <b>46,5</b>  |
| <b>MERCADO</b>        |              |             |              |
| Preço                 | 7,5          | 7           | 6            |
| Garantia              | 7            | 6           | 8            |
| Seguro                | 5            | 7           | 8            |
| Revisões              | 6,5          | 6           | 8            |
| Preço das peças       | 6,5          | 6           | 7            |
| Atualidade            | 7            | 5           | 7            |
| Desvalorização        | 8            | 10          | 9            |
| Impacto de mercado    | 10           | 9           | 10           |
| Concessionárias       | 8            | 7,5         | 9            |
| <b>Subtotal</b>       | <b>57,5</b>  | <b>53,5</b> | <b>63</b>    |
| <b>TOTAL</b>          | <b>160,5</b> | <b>148</b>  | <b>159,5</b> |





# MUDANÇA



**C**om certeza você já deve ter ouvido a expressão “mudou da água para o vinho”. Essa frase passou pela minha cabeça assim que vi como seria a sexta geração do Renault Clio, que ficou quase irreconhecível em relação ao antecessor. O hatch compacto, que já chegou a ser vendido no Brasil, mas hoje é restrito à Europa, não muda apenas no design, mas também na lista de equipamentos e na motorização. E, pela primeira vez em quase 36 anos de

trajetória, deixa de oferecer opções a diesel para dar lugar a um conjunto híbrido.

Antes de contar o que achei do modelo, porém, vale uma contextualização. O Clio saiu de linha no Brasil em 2017, depois de 20 anos no mercado. Em seu lugar veio o Renault Kwid, substituto direto e que, em breve, será renovado em nosso país. Fato é que o Clio, que chegou a ser produzido na fábrica de São José dos Pinhais (PR), nunca vendeu tanto por aqui.

**RENAULT CLIO E-TECH 160 FULL HYBRID | 28.990 EUROS**

**SEXTA GERAÇÃO DO HATCH ABANDONA O DIESEL  
PARA VIRAR HÍBRIDO, TEM CARA DE ESPORTIVO  
E VAI DE ZERO A 100 KM/H EM 8,3 SEGUNDOS**

 Joaquim Oliveira - Estoril (Portugal)

# DE ESPÍRITO

Na Europa, contudo, a história é outra. Lá, o hatch figura entre os carros mais vendidos em vários países. Tanto que, no acumulado de 2025, foi o segundo que mais emplacou unidades no continente, ficando atrás apenas do Dacia Sandero. É um marco notável, levando em consideração a história do Clio, que foi lançado em 1990 como sucessor do icônico Renault 5.

Dito tudo isso, o primeiro impacto acontece no design, claramente mais esportivo, principalmente pela dianteira projetada, os vincos no capô e os faróis mais estreitos. Além disso, o para-choque tem desenho mais agressivo e elementos que remetem ao conceito Emblème, apresentado em 2024.

Quanto às dimensões, o novo Clio cresceu; agora tem 4,12 metros de comprimento (+ 6,7 cm), 1,77 m de largura (+ 3,9 cm), 1,45 m de altura (+ 1,1 cm) e 2,59 m de entre-eixos (+ 0,8 cm). Portanto, atingiu o tamanho do Renault Kardian, que alcança os mesmos 4,12 m de comprimento e 2,60 m de entre-eixos.

O resultado é um carro mais estável na estrada e com um incremento no volume do porta-malas, que agora traz bons 391 litros nas versões a combustão (o antecessor tinha 340 l). É basicamente o mesmo volume de um SUV compacto como o Chevrolet Tracker (393 l). Já as versões híbridas têm o bagageiro reduzido para 309 litros, por causa dos componentes do con-



Renault Clio traz bancos esportivos e conjunto de telas digitais





junto elétrico, como a bateria. Ainda assim, é um volume acima da média no segmento de hatches compactos.

Quando observamos o espaço, pode-se dizer que até cabem cinco adultos a bordo, mas o assento do meio na segunda fileira é menor, fazendo com que o passageiro fique apertado. O túnel largo no assoalho também atrapalha na disposição dos pés. Porém, o que deixa a desejar mesmo é a ausência de saídas de ar traseiras, item disponível em concorrentes diretos, como o Peugeot 208. Ao menos a altura é boa: até passageiros de 1,80 m não encostam a cabeça no teto.

Na parte da frente, é notável como a Renault promoveu uma evolução importante na oferta de tecnologias de conectividade. Agora, o Clio tem duas telas digitais de 10,1" cada, dispostas lado a lado. A central multimídia oferece bons gráficos e traz o sistema Google embutido, como no Boreal brasileiro, algo único no segmento e que permite acessar aplicativos como Spotify, Waze e Maps com facilidade. Ainda assim, há conexão sem fio para Android Auto e Apple CarPlay.

Falando em acabamento, há muito plástico rígido na cabine e quase não se veem materiais sensíveis ao toque. Senti falta de melhor qualidade, como no caso da zona que envolve o retrovisor interno. Além disso, nem todas as cabeças de parafusos estão tampadas, o que passa uma sensação de "projeto inacabado". Na versão topo de linha testada por **Autoesporte**, Esprit Alpine, ao menos há revestimentos que mesclam texturas e bancos dianteiros com apoio lateral.

O que é interessante e relevante para o comportamento do Clio — que não era um dos carros mais divertidos entre os compactos — é o aumento da distância entre as rodas no mesmo eixo, as chamadas bitolas, sendo 4 cm no eixo dianteiro. Essa mudança, junto com uma

direção menos desmultiplicada, tendo o número de voltas do volante reduzido de 3,3 para 2,6 de um batente ao outro, traz melhor comportamento nas curvas.

A plataforma continua sendo a CMF-B, já usada há várias gerações, que utiliza uma suspensão tipo McPherson na dianteira e eixo de torção na traseira, solução típica de hatches compactos. Há também discos ventilados nas rodas dianteiras e sólidos nas traseiras.

No assunto motores, há dois conjuntos principais no Clio. O primeiro é o 1.2 TCe, de três cilindros, que entrega até 120 cv e pode vir associado a um câmbio manual ou automatizado EDC, de dupla embreagem, o mesmo de Kardian e Boreal, com seis marchas. Este chegará ao mercado na segunda metade de 2026, com preço inicial de aproximadamente 20 mil euros (cerca de R\$ 124 mil).

O segundo é o híbrido, que combina o motor 1.8 E-Tech quatro-cilindros aspirado e 16 válvulas a gasolina, de origem Geely, com dois motores elétricos (um gerador e um de tração) alimentados por uma bateria de 1,4 kWh. São 158 cv de potência e 27 kgfm de torque combinados. Sozinho, o propulsor elétrico dianteiro de tração oferece 49 cv e 20,9 kgfm. Ainda assim, o novo Clio E-Tech é mais potente que um Toyota Yaris Cross Hybrid (111 cv) e até que um Corolla Cross Hybrid (122 cv).

O motor a gasolina, vale dizer, funciona em ciclo Atkinson — no qual as válvulas de admissão ficam abertas por mais tempo para reaproveitar parte do ar admitido e gerar uma taxa de compressão menor, melhorando a eficiência energética. Está associado a um câmbio automático chamado Multimode, que tem atuadores no lugar das embreagens e usa quatro marchas mecânicas ligadas ao motor 1.8 e outras duas marchas elétricas, gerando 15 relações combinadas. Assim, em consumo, a Renault diz que o sistema híbrido permite que o motor



Monopla de câmbio da nova geração do Renault Clio fica acoplada na coluna de direção



a gasolina permaneça em segundo plano durante 80% do tempo de uso em um ciclo urbano. Em nosso teste de 127 quilômetros, entre estrada e cidade, por quase metade do percurso (cerca de 54 km) usamos apenas eletricidade. No final, a média geral ficou em bons 19,6 km/l, embora abaixo dos 25,6 km/l prometidos pela marca. Ainda assim, é um número mais que aceitável, visto que também rodamos em rodovias. Lembrando que esses números são baseados no ciclo europeu WLTP, menos rígido que o Inmetro.

São quatro modos de condução, selecionáveis por meio de um botão no volante: Eco, Comfort, Sport e Smart, sendo este último uma novidade. Sua lógica é alternar automaticamente entre todos os demais modos, de acordo com o estilo de direção. É, inclusive, a mesma solução aplicada no Renault Boreal brasileiro. Nela, o sistema é capaz de ajustar a carga do acelerador de acordo com a pressão exercida no pedal. Esse modo substituiu o "personalizável", que, segundo a montadora francesa, quase não é usado por donos do próprio Clio e de outros carros da Renault. Por isso, a alteração deve ser aplicada em outros modelos. Entendo a filosofia, mas não gostei muito do funcionamento, já que o sistema demora muito a "ler" o cenário e trocar o modo.

Um ponto positivo é que o motorista percebe bem as mudanças de comportamento do carro entre os modos. Quando passamos de Eco a Comfort, por exemplo, sentimos o mapeamento do acelerador ficar mais agressivo e com resposta mais potente. Outro detalhe interessante é que se pode dirigir o novo Clio



Renault Clio híbrido vem de série com kit de reparo de pneus, e não o conhecido estepe

em diversos modos de tração: elétrico, híbrido, só a gasolina ou com o motor 1.8 carregando a bateria. As transições são mais suaves do que em alguns híbridos que usam motores a gasolina de três cilindros, mais ruidosos e bruscos.

Na performance, há progressos em relação ao Clio híbrido anterior. A aceleração de zero a 100 km/h pode ser feita em 8,3 segundos (1 s mais rápido que antes). Já as acelerações iniciais são muito favorecidas por potência/torque elétricos. Seja como for, o comportamento dinâmico foi um dos aspectos em que o novo Clio mais se destacou, pela combinação da direção mais direta e precisa. Contudo, recomendando o uso de rodas/pneus menos esportivos do que os da versão de topo (205/45 R18), que tornam o rolamento mais seco do que eu gostaria em asfaltos imperfeitos — o eixo traseiro demasiadamente rígido também não ajuda. Os

pneus 195/60 com rodas de 16" resultam num rolamento mais confortável. A frenagem, por sua vez, é linear e com resposta ágil desde que se pisa no pedal da esquerda. O motorista pode aumentar a regeneração de energia se selecionar a posição B na alavanca do câmbio.

Em resumo, chamar a sexta geração do Renault Clio de "nova" seria o eufemismo do século. Isso porque, além do visual, que ficou mais esportivo e agradável aos olhos, o hatch mudou até de espírito, ao abandonar o diesel e dar lugar a um conjunto híbrido muito eficiente. Isso porque a marca resolveu não adotar uma opção elétrica, como o Opel Corsa, por exemplo.

Porém, no geral, a fórmula do novo Renault Clio pode reforçar (ainda mais) a presença do modelo na Europa, atingindo uma nova gama de público, talvez até mais jovem com essa proposta mais moderna e apimentada. O preço da versão híbrida é de 28.990 euros, algo em torno de R\$ 150 mil na conversão direta e sem impostos. É uma pena que não veremos esse carro no Brasil, já que, por aqui, a estratégia da marca é outra. Mas não desanime, pois teremos o primeiro carro híbrido da Renault em território nacional muito em breve. O nome? Koleos. 🐾

CLIO E-TECH ESPRIT ALPINE  
28.990 EUROS

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

Diant., transv., 4 cil. em linha, 1.8 16V, injeção direta, gasolina + motores elétricos

### POTÊNCIA (COMB.)

158 cv

### TORQUE (COMB.)

27 kgfm

### CÂMBIO

Automático, 4 marchas mecânicas + 2 elétricas, tração dianteira

### ZERO A 100 KM/H

8,3 segundos

### BATERIA

1,4 kWh (LFP)

### CONSUMO MISTO

25,6 km/l (WLTP)

### DIREÇÃO

Elétrica

### SUSPENSÃO

Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

### FREIOS

Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)

### PNEUS

205/45 R18

### DIMENSÕES

Compr.: 4,12 metros  
Largura: 1,77 m  
Altura: 1,45 m  
Entre-eixos: 2,59 m

### TANQUE

50 litros

### PORTA-MALAS

309 litros (fabricante)

### PESO

1.300 kg



Desempenho, consumo, dinâmica de direção e espaço interno



Acabamento, suspensão traseira dura e funcionamento do modo Smart



# De igual, só o nome

**CHEVROLET CAPTIVA EV | R\$ 219.990**

**TRADICIONAL NOME RETORNA AO BRASIL EM SUV ELÉTRICO CHINÊS QUE APOSTA EM ESPAÇO E FORÇA DA MARCA PARA ENCARAR MODELOS DE FABRICANTES MAIS NOVAS**

 Jady Peroni

**“O**s fins justificam os meios.” A frase que sintetiza o pensamento do filósofo Nicolau Maquiavel na obra *O Príncipe* se relaciona muito bem com a nova fase da General Motors no Brasil. Explico o porquê. Em 2025, a crescente dos carros chineses despertou um sinal de alerta para as marcas mais tradicionais em nosso país. E um dos movimentos da GM foi trazer de volta o Chevrolet Captiva, mas dessa vez como um SUV médio elétrico produzido pela joint venture Saic-GM-Wuling e importado da China. Ou seja, a estratégia do grupo foi usar seu produto chinês para combater... carros chineses.

O Captiva EV é o segundo passo do plano. O primeiro, Spark, chegou por R\$ 170 mil para encarar o BYD Dolphin. No caso do Captiva, o preço de tabela é R\$ 219.990; porém, com um carro usado na troca, cai para R\$ 199.990 — bem menos que os R\$ 350 mil cobrados pelo Equinox EV, projeto norte-americano.

Repetir a dose com o Captiva mostra que o plano tem embasamento. E o barateamento do SUV só foi possível usando plataforma chinesa. Sim, o Captiva EV nada mais é do que uma versão com gravatinha (preta, não dourada) do Wuling Starlight S disponível na China. Para deixar o modelo ao gosto do brasileiro, a GM afirma que a adaptação para o nosso mercado contou com participação da engenharia local.

Com esse preço, o SUV da Chevrolet fica no mesmo patamar dos compatriotas GAC Aion V (R\$ 219.990), Geely EX5 (R\$ 205.800), MGS5 Comfort (R\$ 195.800) e BYD Yuan Plus (R\$ 235.990). O maior rival, talvez, seja o



Leapmotor C10 (R\$ 204.990), outro produto chinês que chega com uma gigante por trás, no caso, a Stellantis.

De cara se vê a herança chinesa do Captiva. O SUV médio tem linhas genéricas e suaves, além de proposta minimalista, com faróis de LED afilados conectados pela grade. Mesmo distante da linguagem da Chevrolet “brasileira”, acho um carro bonito.

Nesse primeiro contato com o Captiva, pude dirigir por cerca de 160 km, entre Guarulhos e Campos do Jordão (SP). Assim que entrei no carro vi que a ideia minimalista também se estende ao interior. A fórmula, inclusive, segue o padrão chinês: duas telas (uma delas

a central multimídia gigante de 15,6”), poucos botões — salvos, ainda bem, os comandos do ar-condicionado. A central não travou sequer uma vez durante o uso. Mas há questões a melhorar. Só tem pareamento com Android Auto e Apple CarPlay com cabo. E os comandos são pouco intuitivos, com interface pouco mais amigável. O MyLink, usado em vários outros Chevrolet, é um exemplo do que poderia ser feito para melhorar.

Já o acabamento surpreende positivamente, com materiais sensíveis ao toque no painel e nas portas. Atrás o modelo tem plástico rígido, o que já o coloca um degrau abaixo em comparação com rivais diretos.



Central não tem o sistema MyLink dos demais Chevrolet; banco traseiro pode ser reclinado em até 30 graus

Uma curiosidade é que o compartimento para apoio de celular no console não é um carregador por indução, o que decepciona pela faixa de preço do SUV. No entanto, a lista de equipamentos é boa – inclui seis airbags, teto solar panorâmico, porta-malas com abertura elétrica, rodas de 18" e câmeras 360 graus. Nesse ponto, devo dizer que o Captiva EV parece um carro mais comum diante de outros rivais chineses. Oponentes como GAC, Geely e Leapmotor têm acabamento superior e listas de equipamentos mais recheadas. Por isso, o Chevrolet parece ser mais racional.

No tamanho, o Captiva se destaca. Seus 4,74 metros de comprimento são os mesmos do C10. E ficam bem acima de Yuan Plus (4,45 m) e Geely EX5 (4,62 m). Os 2,80 m de entre-eixos proporcionam excelente espaço na segunda fileira, mesmo para pessoas que têm mais de 1,80 m. A experiência fica ainda melhor com os bancos traseiros que inclinam até 30 graus. No porta-malas vão 403 litros. Um ponto positivo é que o modelo conta com estepe com rodas de 17".

O SUV também vem bem equipado com o pacote de assistências que reúne recursos como ACC, assistente de permanência em faixa, frenagem de emergência e alerta de saída de faixa. Lembra que falei que os comandos do Captiva são pouco intuitivos? Pois bem, assim que ativei o ACC, por meio da haste direita atrás do volante, não conseguia alterar a distância desejada. Mexi nos poucos comandos do volante que ajustaram o ar-condicionado e até aumentaram o volume, como esperado, mas não consegui ajustar o ACC. Depois de um tempo, percebi que para regular a distância era necessário acionar um comando quase que instantâneo no volante, assim que o recurso é ligado.



Outra questão é que o sistema de manutenção em faixa é daqueles bem conservadores, digamos assim. Mas, como já falei neste texto, tudo isso é questão de adaptação. De toda forma, a condução do Captiva é típica de um carro elétrico. Eu me surpreendi com a direção firme, pois esperava sensação menos responsiva por se tratar de um carro chinês.

O SUV médio é movido por um motor elétrico de 201 cv que o deixa próximo a rivais diretos, como EX5 e C10 (218 cv), Yuan Plus e Aion V (204 cv). Com esse conjunto, vai de zero a 100 km/h em 9,9 segundos. Apesar de ter entrega de torque imediata, a aceleração não é vigorosa. Isso fica evidente ao comparar o Chevrolet com os rivais. Com exceção do C10 (8,3 s), todos os concorrentes chineses chegam a 100 km/h em tempo inferior a 8 s. Ainda assim, a progressão do SUV é boa, porém a velocidade máxima é limitada a 150 km/h, a fim de poupar a carga da bateria de 60 kWh. Isso é comum em carros elétricos, o que reforça que o Captiva não vai agradar quem busca desempenho.

O modelo pode ser carregado em corrente alternada (AC) a até 6,6 kW e em corrente direta (DC) a 120 kW. Nesse aspecto, as recargas lentas ficam devendo velocidade melhor. De acordo com o Inmetro, a autonomia é de 304 km (PBEV). Aqui, outro ponto crucial. A bateria de 60 kWh pode até apresentar bom gerenciamento de energia, mas a capacidade inferior coloca o Captiva atrás dos concorrentes, todos com kits perto ou acima dos 70 kWh. A exceção é o Geely EX5, que percorre 109 km a mais com os mesmos 60 kWh.

Em nosso trajeto, saímos com 99% e 302 km. Depois de 158 km, a tela mostrava 46% e 138 km disponíveis. Isso confere uma autono-



Espaço interno, acabamento e posicionamento de preço



Autonomia em relação aos rivais e central pouco intuitiva



mia projetada de pouco mais de 300 km em uso real na estrada, o ambiente menos propício para o alcance de um carro elétrico. Então, na cidade, nas condições certas, é possível facilmente superar 400 km.

Em resumo, todo o conjunto da obra mostra que o Captiva EV tem tudo para ser econômico e confortável no uso diário. Ainda que o nome seja familiar, esse é o único ponto de contato com o SUV vendido anteriormente. E, assim como Maquiavel defende que o governante deve se adaptar às circunstâncias para se manter no poder, a Chevrolet escolheu novas soluções para acirrar a competição contra as marcas chinesas, cada vez mais presentes em nosso país. O Captiva EV não traz nenhum grande diferencial, mas entrega o que o cliente que talvez esteja buscando seu primeiro carro elétrico procura: uma marca conhecida, bom espaço interno e muitos equipamentos. Aspectos como autonomia maior e recursos high-tech ficam em segundo plano. Seja como for, sua tarefa não será fácil no cenário atual. **A**

**CAPTIVA EV**  
R\$ 219.990

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

Elétrico, diant., transv., síncrono de ímãs permanentes

### POTÊNCIA

201 cv

### TORQUE

31,6 kgfm

### CÂMBIO

Automático, 1 marcha, tração dianteira

### ZERO A 100 KM/H

9,9 segundos

### BATERIA

60 kWh (NMC)

### AUTONOMIA

304 km (Inmetro)

### CARREGAMENTO MÁX.

6,6 kW (AC)  
120 kW (DC)

### DIREÇÃO

Elétrica

### SUSPENSÃO

Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

### FREIOS

Discos sólidos (diant.) e ventilados (tras.)

### PNEUS

235/55 R18

### DIMENSÕES

Compr.: 4,74 metros  
Largura: 1,89 m  
Altura: 1,67 m  
Entre-eixos: 2,80 m

### PORTA-MALAS

403 litros (fabricante)

### PESO

1.800 kg



TESTE RÁPIDO

# NUM PISCAR

**PORSCHE 911 TURBO S T-HYBRID | R\$ 2,1 MILHÕES**

**ENQUANTO VOCÊ LÊ ESTAS PALAVRAS, O NOVO 911 TURBO S JÁ CHEGOU A 100 KM/H; NÃO À TOA, É O MAIS POTENTE DA HISTÓRIA**

 Joaquim Oliveira, Stuttgart (Alemanha)



# DE OLHOS





O que é possível fazer em 2,5 segundos? “Quase nada”, deve ter sido sua primeira resposta. E “quase” é a palavra-chave, já que, acredite se quiser, esse é o assombroso tempo que o novo Porsche 911 Turbo S T-Hybrid precisa para acelerar de zero a 100 km/h. Pensando que o ser humano leva, em média, 0,4 milésimos de segundo para piscar os olhos, seria como piscar seis vezes seguidas.

E essa marca não é apenas um exemplo de performance: toda a potência usada para fazer o novo 911 Turbo S acelerar tanto em tão pouco tempo também faz dele o 911 mais potente e rápido em toda a história do tradicional esportivo, pelo menos nas versões “civis”.

A fórmula para alcançar esse resultado, contudo, não é barata (como esperado). No Brasil, o Turbo S de geração 992.2 está em pré-venda por nada menos que R\$ 2,1 milhões na carroceria cupê, que foi testada por **Autoesporte** na Alemanha e será deta-

lhada nas linhas a seguir. No entanto, para os fãs de conversíveis, há também a opção Cabriolet, disponível por R\$ 2.150.000. A previsão de chegada efetiva da versão às lojas da marca no país é para o segundo trimestre deste ano.

Tecnicamente, o novo 911 Turbo S, apresentado no Salão de Munique 2025, é bem próximo do Carrera GTS, que estreou o sistema T-Hybrid e tem preço sugerido de R\$ 1.280.000 em nosso mercado, tendo sido eleito o Carro Esportivo do Ano 2026. Porém, no caso do 911 Turbo S, são dois turbocompressores elétricos aliados ao motor 3.6 boxer de seis cilindros, em vez de um. Desse modo, o sistema é capaz de entregar potência combinada de 711 cv (61 cv a mais que o predecessor) e incríveis 81,6 kgfm de torque combinado. Ou seja, o novo 911 Turbo S supera até os 700 cv do lendário GT2 RS da geração 991.

As variantes cupê e Cabriolet ainda vêm equipadas com a levíssima arquitetura elétrica de 400 Volts



## MOTOR

A joia da coroa do novo 911 Turbo S é a motorização híbrida de alta tensão (400 Volts) sem recarga externa e sem tração direta das rodas pelo motor elétrico, mantendo o protagonismo do motor 3.6 boxer de seis cilindros. O ronco, aliás, é amplificado ainda mais pelos escapes de titânio. Devido ao motor elétrico 26 cv mais potente que o da versão GTS, temos uma potência combinada recorde de 711 cv.



e bateria de 1,9 kWh. E, assim como no Carrera GTS, um motor elétrico posicionado junto ao câmbio automatizado PDK de dupla embreagem e oito marchas completa o conjunto híbrido pleno (HEV).

Por estar integrado à transmissão, o motor elétrico do 911 Turbo S não tem uma embreagem separada. Na prática, isso significa que não funciona tracionando as rodas sozinho. Mesmo quando arranca ou faz manobras a baixas velocidades, é o bom e velho motor boxer de 3,6 litros que propulsiona de forma constante o 911. Como resultado, a verdade é que o esportivo nunca perde o ronco, nem por um instante.

Se com um turbo já quase não existia atraso no acionamento das turbinas de compressão, com dois ele passa a ser praticamente instantâneo, mascarando até o menor atraso. Além disso, quando estão em ação, atuam carregando a bateria – que, por sua vez, alimenta também o motor elétrico com uma potência extra de 82 cv, 26 cv a mais que o do GTS.

Importante dizer que o novo 911 Turbo S não é um híbrido plug-in. Ou seja, não tem recarga externa. O resultado dessa escolha da Porsche tornou o consumo de gasolina maior. O número homologado no ciclo europeu (WLTP) caiu de 8,7 km/l para 8,3 km/l. É apenas um detalhe, claro, uma vez que consumo de combustível está longe de ser o foco do comprador alvo de um modelo desse calibre.

Novo 911 Turbo S  
preserva detalhes  
como os bancos  
esportivos e relógio  
no centro do painel





Mesmo com a redução do rendimento do motor boxer de seis cilindros (caiu de 650 cv para 640 cv de potência e de 81,6 kgfm para 77,4 kgfm de torque), o benefício do sistema elétrico se mostra na força. É por causa da entrega instantânea de torque elétrico em sua totalidade, inclusive, que vem a melhoria de dois décimos de segundo no zero a 100 km/h. Já de zero a 200 km/h são 8,4 s, o que significa uma redução de meio segundo em relação ao antecessor.

Não que eu duvidasse disso, mas todo o desempenho se tornou ainda mais claro depois de algumas voltas ao lado do piloto de fábrica da Porsche, Jörg Bergmeister, na pista de testes da própria empresa na sede, em Weissach (Alemanha). A aceleração é indescritível, as forças centrífugas são praticamente as mesmas (brutais, portanto) e o que nos impede de simplesmente levantar voo parece ser muito pouco.

Os 81,6 kgfm de torque máximo disponíveis entre 2.300 rpm e 6.000 rpm não são (quantitativamente) mais do que eram, mas ficam às ordens do pé direito do motorista numa gama de rotações significativa-

911 Turbo S híbrido traz elementos na cor Trubonite, uma espécie de cinza



mente mais ampla. Para ter uma ideia, no antecessor, o mesmo torque chegava ao pico a 2.500 rpm e terminava a 4.000 rpm. Logo, a resposta ficou mais eficaz.

Já a velocidade máxima diminuiu de 330 km/h para 322 km/h, uma decisão consciente, segundo a Porsche: "Para atingir uma velocidade máxima mais elevada, teríamos de aumentar a pressão dos pneus e sacrificar o desempenho e o conforto. Foi mais fácil optar por esses quesitos em pista do que simplesmente percorrer uma velocidade máxima mais elevada nas especificações técnicas", explicam os engenheiros da marca.

Ainda assim, o mais importante é que as adaptações trouxeram ganhos relevantes onde todos os segundos contam: no lendário circuito alemão de Nür-





## OPÇÃO CONVERSÍVEL

Para os fãs de carros conversíveis, o Porsche 911 Turbo S T-Hybrid ainda traz a opção Cabriolet no portfólio. O conversível tem o mesmo conjunto híbrido da configuração cupê, com 711 cv combinados, e leva 15 segundos para completar o processo de baixar a capota. No Brasil, também está disponível em pré-venda, por singelos R\$ 2.150.000.

burgring. Lá, o novo 911 Turbo S completou a volta no traçado de mais de 20 km de extensão em 7:03,92, nada menos que 14 s mais rápido que o modelo anterior. E isso mesmo pesando 85 kg a mais (1.815 kg), adicionados pelo sistema elétrico (só a bateria de 1,9 kWh pesa 27 kg).

Fato é que a nova geração também traz pneus traseiros mais largos (325/30 R21 em vez de 315/30 R21), freios traseiros com discos de cerâmica maiores e sistema de amortecimento variável para reduzir significativamente a inclinação lateral e longitudinal da carroceria. Tudo pensando na aerodinâmica.

Para compensar o peso extra do conjunto elétrico e mandar quilos embora, o banco traseiro só é instalado se o comprador do carro fizer questão. Este, inclusive, é um opcional sem custo no mercado europeu. O sistema de escape é sempre de titânio (menos 6,5 kg) e os limpadores de para-brisa podem ser feitos de fibra de carbono, uma solução de ponta que até os dias de hoje apenas era vista em superesportivos de preço (ainda mais) estratosférico, como o Aston Martin Valkyrie ou o Bugatti Chiron...

Se é certo que, em pista fechada, todas essas mudanças ajudaram a ganhar preciosos décimos de segundo, quando se anda com o esportivo híbrido em vias públicas as novidades proporcionam maior conforto de rolamento. Além de que o "nariz" do carro pode subir/descer mais depressa com a conhecida função lift (opcional), usada para evitar raspões em lombadas ou entradas/saídas de garagens.

Do contrário, a conta da oficina sairia cara, até levando em conta todos os elementos de aerodinâmica ativa que a Porsche instalou na frente do carro. No para-choque há uma entra-

da de ar com função dupla: arrefecer os freios e bloquear os respingos de água, aperfeiçoando a resposta da frenagem.

Devo dizer que não é fácil notar os ganhos em performance pura num esportivo como esse quando o guiamos em estradas públicas. Mas, em cada semáforo, percebi que a res-

posta é mais imediata na sua escalada aos mais de 80 kgfm de torque máximo. Tudo isso acompanhado de um som orquestrado pelo titânio do escape, agora de série, que até me fez pensar em como foi possível ser aprovado na cada vez mais apertada homologação sonora.

As barras estabilizadoras eletro-hidráulicas geram forças de suporte (mais rapidamente do que nos 911 não híbridos, em que são apenas hidráulicas) e ajudam a manter o carro em equilíbrio dinâmico, reduzindo a inclinação da carroceria e aumentando a agilidade nas entradas e saídas de curvas. E, sim, a suspensão ainda consegue ser muito precisa se o modo de condução for o menos apimentado (há dois, Normal e Sport), passando a impressão de que mesmo uma viagem mais longa não deixará de ser confortável, na medida do possível.

No fim, a principal razão de ser do novo 911 Turbo S T-Hybrid tem muito pouco a ver com a eletromobilidade. Mas, adotando essa tecnologia, a Porsche encontrou uma forma de convencer até o condutor mais conservador a dar uma chance para a eletrificação.

Mesmo que o novo Turbo S já fosse o 911 dos 911, teve uma melhora significativa na performance. E mesmo não podendo percorrer um único metro em modo apenas elétrico, tem um ronco insaciável e desempenho de tirar o fôlego. Quem se interessar pelo esportivo híbrido, no entanto, terá de aceitar uma fatura mais alta, porque se o antecessor ficava abaixo dos 300 mil euros, esse pode chegar a 349 mil euros. No Brasil, como já dissemos, a brincadeira não sai por menos de R\$ 2,1 milhões. Não é à toa que o cliente desse segmento tem sempre bolsos muito fundos... 

911 TURBO S  
R\$ 2,1 MILHÕES

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

Tras., longit., 6 cil., contrapostos, 3.6 24V, biturbo, inj. direta, gasolina + motores elétricos

#### POTÊNCIA (COMB.)

711 cv entre 6.750 rpm e 7.000 rpm

#### TORQUE (COMB.)

81,6 kgfm entre 2.300 rpm e 6.000 rpm

#### CÂMBIO

Dupla embreagem, 8 marchas, tração traseira

#### ZERO A 100 KM/H

2,5 segundos

#### BATERIA

1,9 kWh (ions de lítio)

#### CONSUMO (WLTP)

8,3 km/l (misto)

#### DIREÇÃO

Elétrica

#### SUSPENSÃO

Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)

#### FREIOS

Discos ventilados (cerâmica)

#### PNEUS

255/35 R 20 (diant.) e 325/30 R 21 (tras.)

#### DIMENSÕES

Compr.: 4,55 metros  
Largura: 1,83 m  
Altura: 1,30 m  
Entre-eixos: 2,45 m

#### TANQUE

63 litros

#### PORTA-MALAS

128 litros (fabricante)

#### PESO

1.815 kg



Desempenho e dirigibilidade excepcionais, dignos de um esportivo



Acesso à cabine muito baixo; uso difícil em vias públicas, mesmo com o modo lift

# QUAL É A DELE?

**JETOUR S06 PREMIUM | R\$ 229.900**

**MARCA DA CHERY ESTREIA NO BRASIL COM UM NOVO CONCORRENTE PARA SONG PLUS E HAVAL H6; SERÁ QUE VAI INCOMODAR?**

 Cauê Lira



**O** disputadíssimo segmento dos SUVs chineses acaba de ganhar um novo integrante para você, caro leitor, ficar ainda mais indeciso. Estamos falando do Jetour S06 híbrido plug-in, que chega ao Brasil a partir deste mês em duas versões: Advance (R\$ 199.900) e Premium (R\$ 229.900). Os dois valores são de pré-venda e poderão ser reajustados até o lançamento efetivo, previsto ainda para este mês.

Quem se atenta às etiquetas sabe que, nessa faixa de preço, o mercado brasileiro tem muitas opções de SUVs médios a combustão, híbridos ou elétricos, o que torna a vida do Jetour S06 complicada desde o princípio. Alguns de seus concorrentes são Geely EX5 Max (R\$ 225.800), Leapmotor C10 (R\$ 199.990), GWM Haval H6

(a partir de R\$ 223 mil) e BYD Song Plus (R\$ 249.990). Isso falando só dos chineses. Porém, antes, vale um pouco de contexto sobre a novata chinesa (mais uma) que está desembarcando no Brasil.

A Jetour é uma marca do grupo Chery, o mesmo de Caoa Chery e Omoda Jaecoo, dedicada a SUVs e jipes. O S06, em específico, destoa dos modelos T1 e T2, também lançados no Brasil, mas com proposta bem mais aventureira. Dessa forma, a Jetour pretende focar no estilo de vida de seus clientes, prometendo até clubes para encarar trilhas e outros eventos — o que soa esquisito, considerando que, por enquanto, nenhum produto da marca oferece tração 4x4. No caso do S06, um SUV mais urbano, a ausência é até compreensível.



A inspiração visual do S06 no Lamborghini Urus é evidente, graças ao formato dos faróis e do para-choque. O logotipo da marca vem escrito na frente, no capô. A traseira é mais genérica, incorporando lanternas interligadas por um filete luminoso. No geral, o S06 tem visual que esbanja sofisticação e deve agradar clientes que aderiram aos SUVs de marcas chinesas.

Quanto às dimensões, o S06 tem 4,61 metros de comprimento, 1,91 m de largura, 1,69 m de altura e 2,72 m de entre-eixos. Assim, é um pouco menor que o Song Plus. Embora o espaço interno seja bom – sobretudo atrás, onde o túnel central é baixo –, o ângulo de abertura das portas laterais traseiras é acanhado. O porta-malas tem tampa com abertura elétrica e 416 litros de capacidade. Esse volume não brilha aos olhos de quem conhece os suntuosos 560 litros disponíveis no Haval H6 – são 144 litros a mais.

O bom acabamento se repete na cabine, onde o SUV tenta variar os materiais para incorporar um estilo mais arrojado. As portas traseiras têm plástico duro, mas as dianteiras, bem como toda a extensão do painel superior, trazem couro sintético com costuras aparentes e borracha. Há também um acabamento que imita madeira cinza, com sensação ao toque que transmite qualidade. Lembra a textura de um piso laminado.

A versão Advance tem central multimídia de 12"; já a Premium, que avaliamos nesse primeiro contato, traz uma tela enorme, de 15,6". O design flutuante, como um tablet, coloca o equipamento num lugar de destaque em um painel demarcado por linhas horizontais. Em ambos os casos, a conexão Android Auto e Apple CarPlay é sem fio.

Tirei um tempo para "fuçar" todas as funções da central multimídia e me surpreendi com a qualidade do sistema. Os gráficos são vívidos e cristalinos como em um

smartphone de última geração, e a reação ao toque é rápida. Há uma tarja fixa com todas as funções do ar-condicionado digital de duas zonas na parte inferior, o que facilita demais os ajustes. E, como os carros da BYD, o Jetour S06 tem um menu exclusivo para gerenciar o sistema híbrido. Ali é possível acompanhar o consumo de energia, programar a recarga e travar o nível da bateria entre 20% e 70% no SOC ("State of Charge"). O Jetour ainda permite acompanhar o consumo isolado de combustível e eletricidade, recurso que auxilia o motorista a encontrar a forma mais eficiente de dirigir.

Sob o capô, o S06 traz o motor 1.5 turbo a gasolina que equipa outros carros do Grupo Chery – mas na especificação com injeção direta, diferentemente dos Tiggo 5X e Tiggo 7, que mantêm a



Consumo, espaço interno, pacote de equipamentos e acabamento



Volume do porta-malas e nível de abertura das portas traseiras



Montagem do Jetour S06 transparece qualidade e tem bons materiais





injeção multiponto. Sozinho e operando em ciclo Miller, entrega 135 cv e 20,4 kgfm. Amparado por uma máquina elétrica dianteira de 203 cv e 31,1 kgfm, alimentada pelas baterias de 19,4 kWh, o conjunto chega a 315 cv de potência e 52 kgfm de torque combinados. O câmbio DHT tem uma marcha mecânica e múltiplas relações preenchidas pelo sistema elétrico, funcionando como o “maestro” do conjunto híbrido plug-in – podendo alternar entre modos de tração híbrido, elétrico ou só a combustão.

Existe muita anestesia no comportamento da direção, que não transmite a sensação tátil do atrito entre os pneus e o asfalto quente do interior de São Paulo. O controle de estabilidade atua para frear as rodas traseiras e manter o SUV na trajetória, mas sua tendência de sair de frente em curvas rápidas é notória.

Hora de acelerar! Cravo o pé no acelerador aliviando o pedal do freio e... o SUV demora a reagir. O S06 leva ao menos 0,5 segundo para entender que precisa acelerar, embora os números de fábrica apontem o zero a 100 km/h em 7,8 s. Ao fim da reta, noto que o modelo está em modo “Eco”, que beneficia a eficiência energética ao sacrificar o desempenho. Isso explica o delay na aceleração. Outra característica chamou a atenção: as retomadas são acesas e vigorosas a qualquer velocidade. Isso fica comprovado nas saídas de curva a velocidades mais altas, quando a reatividade é praticamente imediata. Então, curiosamente, o S06 é melhor em movimento do que partindo da imobilidade.

Por conta do teste limitado em pista, não pude avaliar o Controle de Cruzeiro Adaptativo (ACC) para descobrir se o Jetour S06 tem a tendência de ficar “zigzagueando”. Mas fica o registro de que a versão Premium oferece pacote Adas completo, com sensores de ponto cego, assistente de permanência em faixa, frenagem autônoma de emergência e monitoramento de

tráfego cruzado ao manobrar. Tampouco pude medir o consumo de combustível nesse primeiro contato. Porém, segundo o Inmetro, o S06 faz 14 km/l na cidade e 12,6 km/l na estrada com a bateria em seu estado de carga (SOC) no percentual mínimo, situação em que o SUV opera como um híbrido pleno (HEV). Ainda de acordo com o órgão, a autonomia em modo puramente elétrico com a bateria cheia é de 70 km.

Um ponto positivo do S06 é que suporta recarga rápida em corrente contínua (DC) em aparelhos de até 40 kW. Com isso, é possível recarregar entre 20% e 80% em 40 minutos. Já a potência máxima em corrente alternada (AC) é de 6,6 kW, demandando 7 horas para ter carga máxima em uma tomada residencial.

O Jetour S06 chega ao Brasil com grandes expectativas: a ideia da marca, cuja operação é independente tanto de Caoa Chery quanto de Omoda Jaecoo, é que ele seja o modelo mais vendido no país. No entanto, briga por espaço no segmento mais disputado da atualidade.

Pelo que oferece, o S06 é um carro inegavelmente bem posicionado, mas o trabalho para fazê-lo se destacar em meio a rivais já consolidados em nosso mercado, que custam e oferecem o mesmo, será árduo. **A**



**S06 PREMIUM**  
R\$ 229.900

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

Diant., transv., 4 cil.  
em linha, 1,5 16V, turbo,  
inj. direta, gasolina  
+ motor elétrico

### POTÊNCIA (COMB.)

315 cv

### TORQUE (COMB.)

52 kgfm

### CÂMBIO

Automático, 1 marcha,  
tração dianteira

### ZERO A 100 KM/H

7,8 segundos

### BATERIA

19 kWh (ions de lítio)

### AUTONOMIA

70 km (Inmetro)

### CARREGAMENTO MÁX.

6,6 kW (AC)  
40 kW (DC)

### CONSUMO (INMETRO)

14 km/l (urbano)  
12,6 km/l (rodoviário)

### DIREÇÃO

Elétrica

### SUSPENSÃO

Indep., McPherson (diant.)  
e multilink (tras.)

### FREIOS

Discos ventilados (diant.)  
e sólidos (tras.)

### PNEUS

255/45 R20

### DIMENSÕES

Compr.: 4,61 metros  
Largura: 1,9 m  
Altura: 1,69 m  
Entre-eixos: 2,72 m

### TANQUE

60 litros

### PORTA-MALAS

416 litros (fabricante)

### PESO

1.746 kg

# UM SONHO

**RAM RAMPAGE BIG HORN | R\$ 228.990**

**RAM RAMPAGE BIG HORN É PICAPE SEM FRESCURAS E PORTA DE ENTRADA PARA A MARCA DO CARNEIRO; VALE A PENHA?**

📖 Cauê Lira | 📷 Murilo Góes

**A** Rampage é a picape mais acessível da Ram à venda no Brasil, e a versão Big Horn, que parte de R\$ 228.990, é a porta de entrada para esse mundo tão seletivo e almejado. Não à toa, conquistou seu espaço até nas garagens das grandes cidades brasileiras, onde ter uma picape nem sempre faz muito sentido. Esse sucesso, no entanto, é totalmente plausível: ela faz a ponte entre a Fiat Toro e a marca do carneiro.

Além de ser a picape mais barata da Ram, a Rampage Big Horn tem outras características singulares: é a única caminhonete nacional da marca (a Dakota é produzida na Argentina) e também a primeira a ter estrutura monobloco, graças à plataforma Small Wide compartilhada com a própria Toro. O objetivo, claro, é aproximar a marca americana do segmento dos automóveis. A versão Big Horn é R\$ 30 mil mais barata do que a configuração seguinte, a Rebel (R\$ 258.990), mas o que será que ela deixa de oferecer para chegar a esse preço?



# POSSÍVEL



Parte dessa economia de R\$ 30 mil vem da dispensa de diversos elementos do chamado pacote Adas de segurança ativa, como Controle de Cruzeiro Adaptativo (ACC), assistente de permanência em faixa, sensores de ponto cego, frenagem automática de emergência e alerta de colisão frontal. Num trânsito cada vez mais tumultuado, são itens que fazem falta. Mas a economia não para por aí...

Os bancos da Rampage Big Horn são de tecido – o uso de couro sintético é restrito às abas laterais. Mesmo assim, continuam confortáveis e apoiam bem as costas do motorista, o que pode ser um aliado para quem tem dores lombares. Os faróis de LED foram mantidos, mas perderam o acionamento automático. Outro equipamento que deu adeus nessa versão foi o sensor de chuva com limpadores automáticos. Quanto ao visual, a Rampage Big Horn se diferencia da Rebel pelos elementos cromados na carroceria, já que a irmã mais cara abuse da cor preta. As rodas exclusivas calçam pneus nas medidas 235/65 R17.

E como é dirigir o modelo de entrada da Ram na cidade? A mecânica consiste no motor 2.2 turbodiesel da família Multijet II, que desenvolve 200 cv de potência e 45,5 kgfm de torque, com câmbio automático de nove marchas atualizado (com novo conversor de torque e relações 14% mais longas) e tração integral sob demanda. Foi minha primeira oportunidade de provar essa opção mecânica na cidade.

A experiência ao volante é muito parecida com a do Commander. É fácil esquecer que a Rampage tem caçamba com 980 litros e capacidade para transportar 1.015 kg. Graças aos bons ângulos de ataque e de saída (25,8 graus e 27,5°, respectivamente), dá para en-



Desempenho, suspensão, capacidade de carga e autonomia



Versão não tem pacote Adas, câmera 360° e bancos de couro

carar qualquer obstáculo urbano sem preocupações. Com o asfalto paulistano cada vez mais próximo do off-road, vem a calhar.

Em nosso teste no Rota 127 Campo de Provas, a Rampage foi de zero a 100 km/h em 9,9 segundos, cravando o resultado divulgado pela fabricante; já as retomadas entre 60 km/h e 100 km/h acontecem em honestos 5,2 s, o que revela bom fôlego para retomadas e ultrapassagens. A verdade é que o motor 2.2 Multijet e o câmbio automático de





oito marchas casam até melhor na Rampage do que em outras picapes da Stellantis. O câmbio faz intervenções inteligentes para controlar as trocas de marchas, com precisão suficiente para identificar em poucos segundos se a picape precisa de mais torque. Por isso, mal utilizei os paddle-shifts atrás do volante. Falando nele, a direção é leve para manobrar e compensa os longos 11,9 metros de diâmetro de giro, mais que o dobro dos 5,02 m de comprimento da picape. Câmera de ré e sensores de estacionamento dianteiro e traseiro completam o pacote de auxílio a manobras.

Bancos de tecido são confortáveis, mas o material é áspero



Em nosso teste de consumo, a Rampage 2.2 turbodiesel fez bons 12,4 km/l na cidade e 15,9 km/l na estrada com o ar ligado, números superiores aos do Inmetro. Assim, temos uma autonomia estimada de excepcionais 954 km em rodovia.

A suspensão – McPherson na dianteira e multilink na traseira – é bem trabalhada, com pouco curso e maleável para que a picape não fique dura demais. O nível de rigidez da carroceria também agrada. E, mesmo sem pacote Adas, a versão oferece seis airbags e freios a discos ventilados nas quatro rodas. A Rampage Big Horn também tem quadro de instrumentos digital de 10,3", central multimídia de 12,3" com Android Auto e Apple CarPlay sem fio, sensores de estacionamento traseiros e faróis full-LED. A capota marítima, antes acessório, agora é de série.

Entre falhas e acertos, a Rampage Big Horn é uma excelente opção de entrada para quem sonha ter uma Ram. É relativamente acessível sem abusar da simplicidade e tem desvalorização de 10,2% após um ano, conforme a Tabela Fipe, perdendo pouco valor de revenda. Porém, se você não faz questão de uma picape a diesel, é bom conferir a Ford Maverick Tremor, de R\$ 239.900, com motor 2.0 turbo a gasolina de 253 cv. Inclusive, foi eleita Picape do Ano em 2026. 🏆

**RAMPAGE BIG HORN**  
R\$ 228.990

## TESTE

### ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h: **9,9 s**  
0 - 400 m: **17,3 s**  
0 - 1.000 m: **30,9 s**  
Vel. a 1.000 m: **171,6 km/h**  
Vel. real a 100 km/h: **96 km/h**

### RETOMADA

40 - 80 km/h [Drive]: **4,1 s**  
60 - 100 km/h [D]: **5,2 s**  
80 - 120 km/h [D]: **6,7 s**

### FRENAGEM

100 - 0 km/h: **42,4 m**  
80 - 0 km/h: **26,6 m**  
60 - 0 km/h: **13,1 m**

### CONSUMO

Urbano: **12,4 km/l**  
Rodoviário: **15,9 km/l**  
Média: **14,1 km/l**  
Aut. em estrada: **954 km**

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

Diant., longit., 4 cilindros em linha, 2.2 16V, turbodiesel, inj. direta

### POTÊNCIA

200 cv a 3.000 rpm

### TORQUE

45,9 kgfm a 1.500 rpm

### CÂMBIO

Automático, 9 marchas, tração 4x4

### ZERO A 100 KM/H

9,9 segundos

### CONSUMO (INMETRO)

10,6 km/l (urbano)  
13,3 km/l (rodoviário) [G]

### DIREÇÃO

Elétrica

### SUSPENSÃO

Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)

### FREIOS

Discos ventilados

### PNEUS

235/65 R17

### DIMENSÕES

Compr.: 5,02 metros  
Largura: 1,88 m  
Altura: 1,78 m  
Entre-eixos: 2,99 m

### CAÇAMBA

980 litros

### CAPACIDADE DE CARGA

1.015 kg (fabricante)

### ÂNGULO DE ENTRADA

25,8°

### ÂNGULO DE SAÍDA

27,4°

### TANQUE

60 litros

### PESO

1.926 kg

TESTE RÁPIDO

# CHOQUE



# CULTURAL

**MG S5 LUXURY** | R\$ 219.800

**SUV MÉDIO ELÉTRICO É O CARRO DE ENTRADA DA MARCA NO BRASIL E TENTA UNIR CARACTERÍSTICAS DO TECNOLÓGICO MERCADO CHINÊS À ESSÊNCIA BRITÂNICA**

  André Schaun

**S**e a sua memória é boa, você vai lembrar que a MG vendeu carros no Brasil entre 2011 e 2013, quando era representada pela importadora Forest Trade. Daquela primeira onda de carros chineses no país, vários tiveram vida curta e deixaram uma impressão negativa. Aliás, daquela primeira leva de marcas chinesas que se aventuraram no país, apenas JAC e Chery — esta representada pela Caoa desde 2017 — sobreviveram. E tem a Geely, que volta agora completamente reformulada.

Digo isso porque, apesar da origem centenária no Reino Unido, a MG foi comprada pela gigante chinesa Saic há 20 anos. E o S5, carro de entrada da marca nesse retorno ao país, tenta unir a tecnologia dos atuais modelos eletrificados chineses à herança tradicional britânica. No Brasil, o SUV médio elétrico é vendido em duas versões: Comfort (R\$ 185.800) e Luxury (R\$ 219.800), que foi a que testamos. Apesar do legado bretão, o design segue à risca a cartilha dos atuais carros chineses e não deixa dúvidas quanto ao verdadeiro país de origem do modelo: dianteira com linhas minimalistas e iluminação toda de LED; luzes diurnas (DRLs) afiladas logo abaixo do capô; e faróis pró-



S5 traz teto solar panorâmico e rodas aro 18, mas assento traseiro é pouco ergonômico

ximos ao para-choque, quase no nível das entradas de ar. Vale lembrar que carros elétricos não demandam entradas de ar tão grandes, mas a do S5 é até bem visível e ajuda a dar um ar mais britânico. Na traseira, a cartilha chinesa também marca presença: lanternas de LED interligadas por um filete luminoso.

Dentro do S5, o choque cultural entre China e Reino Unido fica ainda maior. O SUV tem acabamento muito bom, lembrando a sofisticação britânica e passando a impressão de mais refino do que outros concorrentes dessa faixa de preço — incluindo rivais elétricos como BYD Yuan Plus e Geely EX5. O carregador de celular por indução, que fica ao lado do seletor de marchas no console central, tem até revestimento de alcantara. Um ponto que distorce o S5 dos demais chineses é que a central multimídia com tela de 12,8 polegadas também traz comandos por botões físicos (o que é ótimo) para o ar-condicionado digital de apenas uma zona, o volume e a home. As

funcionalidades são boas, e a conexão sem fio do Apple CarPlay ocorre de forma rápida. A praticidade surpreende, porque o sistema é muito fácil de mexer e encontrar o que você precisa.

Clicando no menu MG Piloto, é possível habilitar e desabilitar várias funções do carro, já que são 16 tipos de assistência Adas de segurança ativa, entre eles frenagem automática de emergência, controle de cruzeiro adaptativo (ACC), alerta de ponto cego e leitura de velocidade máxima da via. Como carros chineses apitam em excesso — e, nesse caso, não é diferente —, dá para minimizar os avisos sonoros que incomodam. Se o condutor quiser manter algum habilitado, pode controlar o volume do alerta em alto, médio ou baixo. Se isso é bom, a ergonomia deixa a desejar em detalhes como as entradas USB-C, que ficam dentro do baú no apoio de braço central, algo pouco prático no dia a dia. Esse apoio também é baixo, deixando motoristas mais altos, como eu (1,87 m), sem muito conforto ao descansar o bra-





ço nas paradas em semáforos. Falando em espaço, o S5 tem 4,48 metros de comprimento e 453 litros de capacidade no porta-malas, com abertura elétrica pela chave. Os 2,73 m de entre-eixos dão bom espaço para as pernas no banco de trás. Porém, o assento traseiro é baixo e inclinado para cima, tornando a postura dos ocupantes um tanto incômoda. Ao menos há saídas de ar e uma entrada UBS-C.

O banco do motorista tem ajuste elétrico (o do passageiro, não) e é muito confortável, deixando a postura ereta e não com as costas afundadas no banco, como em outros concorrentes. Com um único motor elétrico traseiro e tração traseira, o S5 tem 205 cv de potência e 35,5 kgfm de torque. O conjunto dá conta de suportar o peso nas arrancadas, mas, quando

precisamos de mais elasticidade final ou fôlego nas retomadas, os 1.791 kg de peso pedem uma dose extra de cavalaria. O item “menos chinês” desse carro é a suspensão, confortável e robusta para o dia a dia, sem o comportamento molenga típico de outros carros do país. Todos os veículos da MG são desenvolvidos pela filial da Saic Motor no próprio Reino Unido. Como os controles de tração e de estabilidade são competentes, os dias chuvosos não deixam o S5 escorregar, patinar ou “passarinhar” em solo molhado.

A frenagem regenerativa está presente nos níveis baixo, médio e alto. Este último ativa o modo One Pedal, que dispensa o uso do freio hidráulico. Entretanto, o sistema opera de forma adaptativa, ou seja, você pode até estar dirigindo com o nível máximo, mas, se tirar o pé do acelerador e não houver nenhum veículo ou obstáculo próximo à frente, a regeneração será mais suave e deixará o carro “rolando”. É um ótimo recurso para usar na estrada, principalmente. A bateria de Lítio-Ferro-Fosfato (LFP) tem 62 kWh de capacidade e rende 350 km de autonomia no Inmetro. O que deixa a desejar é o leitor de placas de velocidade: confuso, demora para atualizar quando o limite de velocidade da via é trocado.

Por fim, mesmo que tenha um design parecido com o de tantos outros carros chineses, o MG S5 se diferencia da concorrência por trazer ótimos equipamentos de segurança, tecnologia e conforto, além de ter dinâmica mas próxima à de SUVs europeus. E tudo isso com preço e potencial para brigar com Geely EX5, BYD Yuan Plus, Leapmotor C10 e companhia. Se a vida da MG foi curta num passado recente, ter o S5 como novo carro de entrada e cartão de visitas mostra que os tempos mudaram de vez. **A**



MG S5 tem seis airbags, câmera 360° e ótimos itens de segurança

**S5 LUXURY**  
R\$ 219.800

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

Elétrico, tras., síncrono, ímãs permanentes

### POTÊNCIA

205 cv

### TORQUE

35,6 kgfm

### CÂMBIO

Automático, 1 marcha, tração traseira

### ZERO A 100 KM/H

6,3 segundos (fabricante)

### BATERIA

62 kWh (LFP)

### AUTONOMIA

351 km (Inmetro)

### CARREGAMENTO MÁX.

11 kW (AC)  
140 kW (DC)

### DIREÇÃO

Elétrica

### SUSPENSÃO

McPherson (diant.)  
e multilink (tras.)

### FREIOS

Discos ventilados

### PNEUS

225/55 R18

### DIMENSÕES

Compr.: 4,48 metros  
Largura: 1,85 m  
Altura: 1,63 m  
Entre-eixos: 2,73 m

### PORTA-MALAS

453 litros (VDA)

### PESO

1.791 kg



Multimídia intuitiva; botões de ar-condicionado; suspensão; frenagem regenerativa inteligente



Falta potência; sensor de leitura de placa demora para atualizar no painel de instrumentos

# TUDO TEM

**RENAULT KWID E-TECH 2026 | R\$ 99.990**

**SUBCOMPACTO É O ELÉTRICO MAIS BARATO DO BRASIL, MAS TEM VIDA DURA CONTRA O BYD DOLPHIN MINI, QUE VENDE MUITO MAIS**

 Jady Peroni

**A** movimentação das marcas chinesas no Brasil resultou em mudanças visíveis nos preços dos carros. Foi aí que a Renault agiu rápido e reduziu o preço do Kwid E-Tech para R\$ 99.990, fazendo dele o carro elétrico mais barato do país. Mesmo com a renovação profunda do modelo, que recebeu novo visual e mais equipamentos na linha 2026, o preço foi mantido. A estratégia é clara: tentar conquistar algum espaço diante do sucesso do BYD Dolphin Mini, R\$ 20 mil mais caro. Mas será que o novo Kwid E-Tech vale a pena, ainda que custe R\$ 20 mil a menos?

Afinal, mesmo mais barato, o Kwid E-Tech ainda tem dificuldades de emplacar nas vendas. Em 2025, foi só o décimo elétrico mais vendido no Brasil, com 1.093 unidades, contra 32.486 do Dolphin Mini.

Lançado em 2022, o Kwid E-Tech recebeu uma renovação intensa no fim do ano passado, distancian-

do-se do irmão a combustão. Assim, tornou-se mais atrativo e com apelo no custo/benefício, sendo o carro elétrico e também o automático mais barato do país. No entanto, logo demonstra sua primeira limitação: continua homologado para apenas quatro lugares, contra cinco do Dolphin Mini. Até pensei que isso ajudaria a proporcionar melhor espaço na segunda fileira, mas me enganei. Com 3,73 metros de comprimento, 1,58 m de largura e 2,42 m de entre-eixos, respectivamente 5 cm, 13 cm e 8 cm a menos que um Dolphin Mini, o hatch faz jus à palavra “subcompacto”.



# SEU GUSTO



Com meus 1,60 m de altura, encontrei um espaço até bom para os joelhos, mas ainda me senti apertada no carro, talvez em razão da pouca largura. Sejam práticos: pessoas acima de 1,80 m vão sofrer no Kwid E-Tech até mesmo para posicionar bem as pernas.

A ausência de itens como tomada USB, saída de ar dedicada e apoio de braço macio nas portas atrapalha a experiência de quem senta no banco traseiro. E essas são só algumas das várias economias do projeto. O acabamento é outro calcanhar de aquiles, com muito plástico rígido e peças mal encaixadas no painel, na coluna de

direção e no porta-luvas. Fica muito abaixo de um Dolphin Mini ou um Geely EX2 Pro, também de R\$ 119.990.

Mas não posso dizer que o Kwid E-Tech não evoluiu por dentro. Apesar do design simples, a cabine ficou mais moderna com o quadro de instrumentos digital de 7" e a central multimídia de 10" dotada de Android Auto e Apple CarPlay sem fio. Só não espere a melhor qualidade de imagem da câmera de ré. A multimídia, bem intuitiva, lembra a do Boreal e é até melhor que a do Kardian. Tive certa dificuldade para conectar meu Android pela primeira vez, mas depois a



Manopla de câmbio vem do Kaptur; bancos inteiriços poderiam ser mais confortáveis

conexão é feita de forma automática e jamais travou.

Lembra que falei das economias de custo? Mesmo novo, o volante multifuncional tem ajuste somente de altura e o freio de estacionamento continua sendo por alavanca. O ar-condicionado é manual e a chave, tradicional do tipo canivete. Até os comandos dos vidros elétricos ficam no painel e não nas portas. Isso fora os comandos satélite, que persistem na coluna de direção. Em contrapartida, o espaço para objetos é surpreendentemente bom. Minha garrafa d'água de 750 ml coube certinho no bolsão da porta do motorista.

Se a Renault economizou no Kwid E-Tech, não foi em segurança. É um carro de R\$ 100 mil com seis airbags e pacote Adas de assistências ativas com frenagem autônoma de emergência e assistente de permanência em faixa. Só não tem controle de cruzeiro adaptativo (ACC). Ainda assim, há piloto automático, limitador de velocidade e sensores de estacionamento dianteiro e traseiro. É um ponto fortíssimo do modelo diante dos rivais. Visualmente, o elétrico está bem mais harmonioso, com faróis de LED e lanternas conectadas por uma régua preta brilhante. Já as rodas de 14 polegadas têm calotas que, para os mais desavisados, passam facilmente como sendo de liga leve. Uma coisa não mudou: é possível sentir a simplicidade do uso de aços menos nobres na carroceria com o peso muito leve das portas no abrir e fechar.

O motor elétrico dianteiro também é o mesmo de antes, com 65 cv de potência e 11,5 kgfm de torque. A entrega instantânea de torque no pico faz o Kwid E-Tech mover seus 975 kg com certa esperteza nas arrancadas, mas os 10 cv a menos de potência em relação ao Dolphin Mini fazem com que perca fôlego rápido,



indo de zero a 100 km/h em longos 14,6 segundos, com velocidade máxima de 130 km/h. Ou seja, temos um perfil de uso 100% urbano.

Na parte dinâmica, vê-se um padrão muito simples, com a suspensão traseira por eixo rígido. Sempre que você passa por um buraco, sente a pancada. A direção ultraleve e com sensibilidade reduzida atrapalha e dá até uma sensação de instabilidade.

As baterias de 26,8 kWh são pequenas para um elétrico e geram uma autonomia oficial (Inmetro) de 180 km, 100 km a menos que o Dolphin Mini. Porém, a depender do estilo de condução e com o modo Eco ativado, é possível aumentar esse número para acima de 200 km ou até 250 km sem dificuldades.

Nesse ponto, proponho um exercício. Hoje, a tarifa média do kWh cobrada pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) no Brasil é de R\$ 0,78. Considerando a capacidade de bateria, chegamos a um custo aproximado de R\$ 20 para uma recarga completa do Kwid E-Tech em tomada doméstica. Se levarmos em conta um preço de R\$ 2 por kWh em um eletroposto, seriam aproximadamente R\$ 53. Isso significa que, para rodar cerca de 1.000 km, o dono de um Kwid E-Tech vai recarregar seu carro cinco vezes e gastar entre R\$ 100 e R\$ 265. Para abastecer um Kwid a combustão, considerando o preço médio da gasolina de R\$ 6,33, o tanque de 38 litros e a autonomia de 589 km, gastaria R\$ 250,54 para dirigir os mesmos quilômetros. Então, a diferença é bem grande caso o dono de um Kwid E-Tech recarregue o veículo em casa.



Pacote de equipamentos, preço de mercado e custo/benefício



Espaço interno, desempenho, nível de acabamento e autonomia

Está claro que o Renault Kwid E-Tech 2026 melhorou muito e tem itens até surpreendentes para um modelo de R\$ 100 mil, mas continua sendo um carro simples. Um ponto importante é a desvalorização. Um Dolphin Mini 2025 desvaloriza 12,7% em um ano comparado a um 0 km, de acordo com a Tabela Fipe. Já um Kwid E-Tech 2025 desvaloriza 15,2%. A questão aqui é a famosa analogia do "carro que serve para cada perfil". Para quem precisa de desempenho e espaço, o Kwid E-Tech não vai se encaixar. Entretanto, para quem quer custo/benefício no uso urbano, o modelo pode cair como uma luva. 🐼



**KWID E-TECH 2026**  
R\$ 99.990

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

Diant., transv., elétrico, síncrono, ímãs permanentes

### POTÊNCIA

65 cv

### TORQUE

11,5 kgfm

### CÂMBIO

Automático, 1 marcha, tração dianteira

### ZERO A 100 KM/H

14,6 segundos

### BATERIA

26,8 kWh (LFP)

### AUTONOMIA

185 km (Inmetro)

### CARREGAMENTO MÁX.

7,4 kW (AC)  
30 kW (DC)

### DIREÇÃO

Elétrica

### SUSPENSÃO

Indep., McPherson (diant.) e eixo rígido (tras.)

### FREIOS

Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)

### PNEUS

175/70 R14

### DIMENSÕES

Compr.: 3,70 metros  
Largura: 1,58 m  
Altura: 1,51 m  
Entre-eixos: 2,42 m

### PORTA-MALAS

290 litros (fabricante)

### PESO

975 kg

# UMA NOVA CLASSE



**BMW iX3 50 xDRIVE M SPORT | 74 MIL EUROS**

**SUV ELÉTRICO MOSTRA TUDO QUE A NOVA GERAÇÃO DE CARROS DA MARCA TERÁ: AUTONOMIA DE 800 KM, TELA QUE ATRAVESSA O PARA-BRISA E DINÂMICA DE UM... BMW**

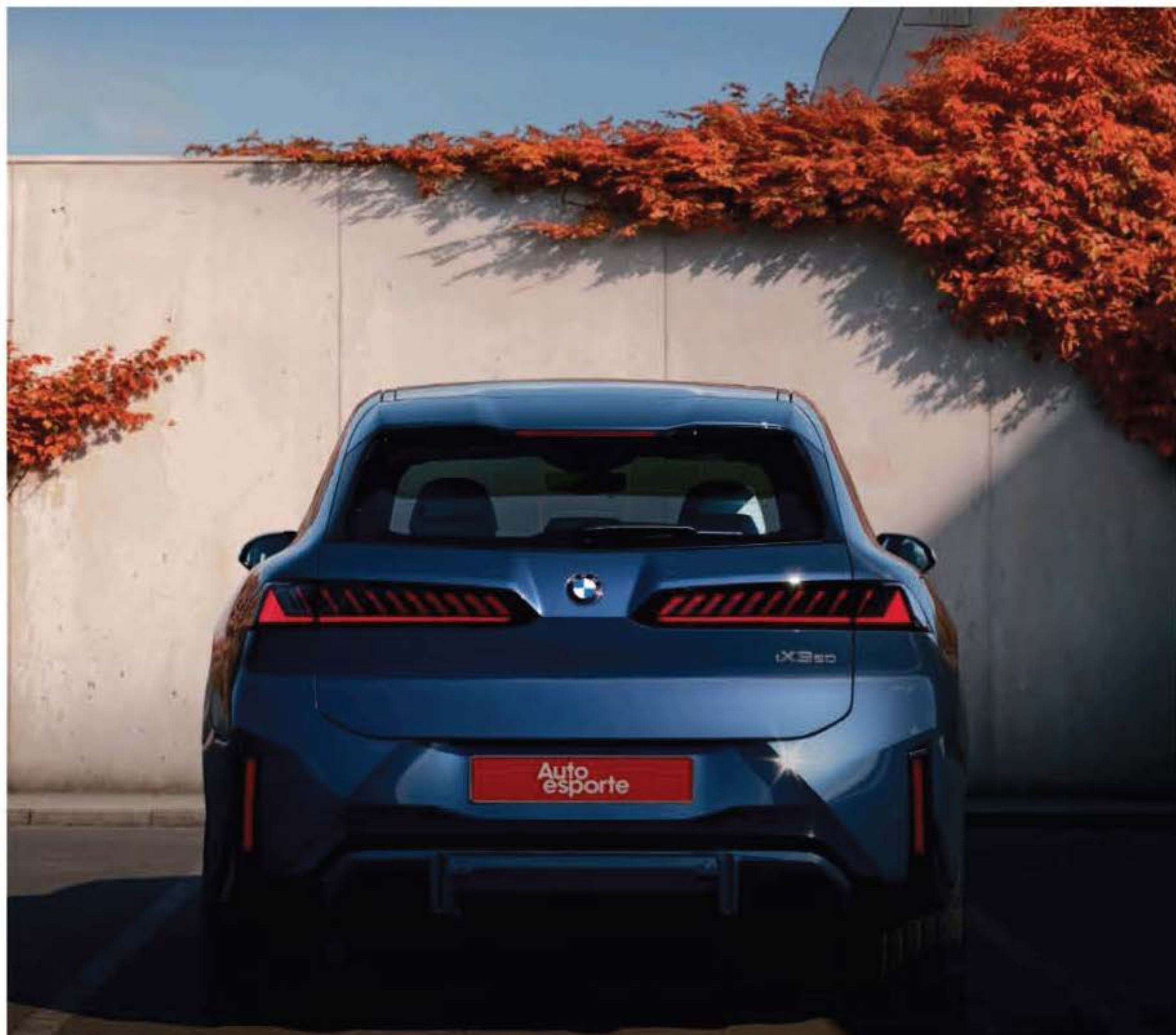
 **Marcus Celestino — Málaga (Espanha)**

**A** primeira vez que a BMW utilizou o termo Neue Klasse ("Nova Classe", em português) foi na década de 1960. Assim se referiu à linha que precedeu as famílias Série 3 e Série 5, preenchendo um segmento até então inexplorado pela fabricante e garantindo sua sobrevivência. Seis décadas depois, a montadora volta a se valer da nomenclatura, que carrega o mesmo peso de outrora, porém sob outro prisma.

Neue Klasse, em 2026, é uma família de 40 modelos (entre veículos atualizados e inéditos), eletrificados ou a combustão, que irão incorporar tecnologias similares até 2027. E aquele que tem a responsabilidade de estreitar essa visão é o novo BMW iX3, SUV elétrico que

**Autoesporte** testou nas belas vias do sul da Espanha. Rodamos cerca de 300 quilômetros com a versão 50 xDrive com pacote M Sport. Nessa configuração, o iX3 tem preço sugerido de 74 mil euros (R\$ 458 mil, em conversão direta) no mercado espanhol.

Totalmente renovado, o SUV antecipa linhas de design e, conforme já mencionei, tecnologias que estarão em todos os carros da BMW daqui em diante. No quesito visual, temos basicamente um "copia e cola" do conceito Vision Neue Klasse X. A grade vertical cortina de duplo rim e os faróis duplos são acenos explícitos ao passado, mas sem cair no cosplay nostálgico. As entradas de ar são bem esculpidas, o para-choque



tem acabamento em preto brilhante no lugar do plástico tradicional e, na traseira, as lanternas horizontais são divididas por uma seção rebaixada que abriga o logo da BMW e replica o caimento presente no spoiler.

Mas não se engane: há intenção aerodinâmica nas linhas e nos recortes do novo BMW iX3. Tanto que o Cx é de 0,24, número muito bom para um SUV de 4,78 metros de comprimento e entre-eixos de 2,90 m (3 centímetros a mais que o anterior). As rodas podem ser de 20, 21 ou 22 polegadas, a depender da versão. Pinças de freio vêm em azul ou vermelho. No porta-malas, capacidade para 520 litros, além dos 58 l adicionais no compartimento dianteiro. O interior é arejado e minimalista (em excesso, talvez), com bom acabamento. Teto panorâmico gigante, volante ovalado com pegada ótima, assentos confortáveis, console central largo, dois carregadores de celular por indução

e ótimo espaço traseiro com direito a uma terceira zona de ar-condicionado.

O destaque do interior do iX3, contudo, é o iDrive – conceito que une o volante a outros três elementos, a fim de evitar que o motorista tire os olhos do tráfego. A peça central é o Panoramic Vision, um display imenso, de 43 polegadas, que se estende de coluna a coluna na base do para-brisa. Tem seis segmentos customizáveis, nos quais o condutor pode adicionar informações do veículo e até mesmo do ambiente externo. Por causa da posição do Panoramic Vision, a luz solar direta atrapalha um pouco a visualização. Ainda assim, a tecnologia impressiona. É simples de usar e entrega uma experiência diferente, ainda mais quando utilizada junto com o bom head-up display 3D. Para customizar o Panoramic Vision conforme gosto do freguês, basta acessar a central multimídia com tela de 17,9 polega-

das. Vale lembrar que o iX3 já dispõe do novo sistema operacional da BMW, mais rápido e com interface mais amigável. Redundâncias? Pouquíssimas. Há botões luminosos no volante e comandos físicos para funções essenciais, como limpadores de para-brisa, indicadores de direção, ajustes dos retrovisores e dos assentos. Nada além. O assistente pessoal da BMW agora tem rosto, animações e reações numa pegada bem Mini (goste você disso ou não). Felizmente, dá para removê-lo do Panoramic Vision caso queira. O display panorâmico também se adapta conforme as mudanças no modo de condução. São quatro: Sport, Efficient, Silent e Personal.

Dirigir o novo BMW iX3 é uma grata surpresa. É como encontrar o DNA dos BMW a combustão em um carro elétrico da marca pela primeira vez. Com uma nova arquitetura de 800 Volts, é um SUV que se comporta como qualquer veículo da fabricante deveria se comportar. Não é exagero. Este é o primeiro elétrico da BMW que parece ter sido afinado pelo mesmo pessoal que consolidou a reputação de Série 3, Série 5 e X3, por exemplo. Os primeiros metros ao volante já entregam algo especial. A dinâmica do novo iX3 é bem diferente do que esperamos de um SUV elétrico de 2,3 toneladas.

A mágica se dá por meio de algumas pedras fundamentais. Uma delas é o conjunto de suspensão, de duplo braço sobreposto na dianteira e multilink na traseira. Alie isso a uma barra estabilizadora generosa, a um centro de gravidade baixo, graças à bateria integrada ao assoalho, e ao tal do Heart of Joy – o “supercérebro” que coordena direção, frenagem regenerativa e torque dos dois motores. O resultado é impressionante.

Não à toa, o novo BMW iX3 tem rolagem de carroceria mínima em curvas, transfere peso com naturalidade e reage como se tivesse uns 500 kg a menos. A carroceria tem ancoragem rápida, sem aque-

le balançar típico de elétricos. Isso transmite confiança – e confiança é tudo para quem compra um BMW. A suspensão tem firmeza, mas não é dura a ponto de incomodar os ocupantes. Assim, o iX3 não se comporta como um esportivo desconfortável, tampouco como um elétrico esponjoso. Ele firma, segura a onda e depois deixa a carroceria voltar para o centro sem rebotes. A calibração é muito semelhante à de um sedã a combustão, mas dá uma sensação ainda mais refinada ao rodar em pisos irregulares, pois a bateria ajuda a aumentar a rigidez do conjunto e a filtrar pequenas imperfeições dos solos. Em curvas acentuadas, o SUV parece estar bem “colado” ao chão, com as quatro rodas trabalhando juntas e entregando aquela tração integral que parece mecanicamente viva.



Dinâmica de referência; arquitetura eletrônica de ponta



Panoramic Vision sofre com luz solar direta; minimalismo excessivo

BMW iX3 tem display de 43" que corta o para-brisa de ponta a ponta e se divide em seis segmentos





Outro ponto polêmico em carros elétricos, mas inexistente no iX3, é o comportamento nas frenagens. Graças ao Heart of Joy, a caixinha mágica decide quando usar a regeneração ou o freio hidráulico. Segundo a BMW, até 98% das desacelerações no uso diário são feitas apenas pela regeneração – e a passagem para o freio físico é totalmente imperceptível. Não há aquela mordida esquisita típica de muitos elétricos. O pedal tem curso curto e firme, mais próximo do de um BMW a gasolina do que de outros elétricos da marca. A sensação de controle é total.

Tudo fala o mesmo idioma, inclusive a direção com peso correto, progressividade adequada e firmeza proporcional ao modo de condução. Mais interessante é que temos um feedback raro em elétricos. Você sabe, por exemplo, o que os pneus estão fazendo.

O novo iX3 usa dois motores elétricos distintos não por acaso. É estratégia. Tem um síncrono estimulado (EESM) no eixo traseiro e um assíncrono sobre o dianteiro. O primeiro trabalha com ímãs estimulados eletricamente, sem arrasto magnético permanente. Assim, entrega um rodar limpo e preciso, que combina com a proposta de tração traseira da marca e ainda garante maior eficiência. Já o motor dianteiro, assíncrono, entra como um belo coadjuvante. É um propulsor simples, barato, resistente e perfeito para ficar “de prontidão” sem penalizar o conjunto. A calibração tem de ser milimétrica, para que o condutor não note o acoplamento da tração dianteira. No iX3, isso está afinado como um instrumento alemão.

O motor traseiro entrega 326 cv de potência e 44,3 kgfm de torque. O dianteiro, 167 cv e 26 kgfm. A combinação é de 469 cv e 65,7 kgfm. Todo esse poderio ajuda o novo iX3 a ir de zero a 100 km/h em 4,9 segundos. O já mencionado Heart of Joy garante controle dinâmico mais harmonioso, já que decide em milésimos de se-

gundo para onde vai a força. A bateria de 108,7 kWh usa células cilíndricas e é integrada como parte estrutural do chassi. Isso proporciona redução de massa, aumento de rigidez e comportamento otimizado da suspensão. Até mesmo uma parte “burocrática” do iX3, a recarga, é de impressionar. A autonomia pode passar dos 800 km (ciclo WLTP), dependendo do condutor. Em estações ultrarrápidas, o SUV recupera de 10% a 80% em 21 minutos.

Além do Heart of Joy, o novo BMW iX3 tem outros três computadores de alto desempenho. Os “supercérebros” controlam o sistema de entretenimento, dinâmica e direção autônoma. O conjunto Adas de segurança ativa, inclusive, é completo e oferece condução sem intervenção manual por períodos prolongados sem reclamar tanto com o motorista. É um sistema autônomo de nível 2 que parece estar um sarrafo acima, dada a precisão. Na Espanha, funcionou com primor, lendo faixas, placas, pedestres e outros veículos de maneira precisa.

O novo BMW iX3 tem peso de elétrico, torque de elétrico e silêncio de elétrico, mas comportamento dinâmico clássico da fabricante de origem alemã. A suspensão trabalha com finesse, a direção conversa bem, os dois motores se complementam, o “supercérebro” antecipa as intenções do condutor e os freios regenerativos são cirúrgicos. Para completar, é um carro que te deixa dirigir e não apenas que dirige, apesar de você. No frigir dos ovos, é isso que faltava a quase todos os elétricos disponíveis hoje no mercado: alma. O iX3, vale frisar, é o primeiro veículo definido por software (SDV) da BMW. Em suma, continuará a ser melhorado ao longo de seu ciclo de vida por meio de atualizações remotas.

Espero que a BMW traga otimizações que somente acentuem a personalidade do iX3. Até porque, se esse carro indica o futuro da montadora alemã, imaginem o que vem por aí...

**IX3 50 XDRIIVE M SPORT**  
74 MIL EUROS

## FICHA TÉCNICA

### MOTORES

Elétricos, diant. [assíncrono] e tras. [síncrono estimulado]

### POTÊNCIA

475 cv

### TORQUE

65,8 kgfm

### CÂMBIO

Automático, 1 marcha, tração integral

### ZERO A 100 KM/H

4,9 segundos

### BATERIA

109 kWh (íons de lítio)

### AUTONOMIA

805 km (WLTP)

### CARREGAMENTO MÁX.

22 kW (AC)  
400 kW (DC)

### DIREÇÃO

Elétrica

### SUSPENSÃO

Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)

### FREIOS

Discos ventilados

### PNEUS

255/45 R20

### DIMENSÕES

Compr.: 4,78 metros  
Largura: 1,90 m  
Altura: 1,64 m  
Entre-eixos: 2,90 m

### PORTA-MALAS

520 litros (fabricante)

### PESO

2.360 kg

# ATAQUE



**VOLVO EX30 ULTRA TWIN MOTOR | R\$ 309.950**

**SUV COMPACTO ELÉTRICO ACELERA IGUAL  
AUDI E MERCEDES EM NOVA VERSÃO  
COM PREÇO DE R\$ 310 MIL**

 **Jady Peroni**



**S**e eu te dissesse que um SUV compacto elétrico pode acelerar tanto quanto um Audi RS6 ou até ser mais rápido que o Mercedes-AMG G63, você acreditaria? Se a resposta é não, prepare-se, pois o Volvo EX30 Ultra Twin Motor consegue ir de zero a 100 km/h em 3,6 segundos. O Audi cumpre a prova em 3,5 s e o Mercedes, em 4,4 s. É realmente de cair o queixo.

Essa marca faz com que o SUV elétrico se torne o carro mais rápido já produzido pela Volvo na história. Como comparação, o S60 Polestar, um dos modelos da divisão esportiva da fabricante, era o detentor do recorde, precisando de 3,9 s.

Para alcançar esses números, o EX30 Ultra Twin Motor traz o mesmo conjunto mecânico da versão topo, Cross Country, que além do motor elétrico traseiro de 272 cv tem um dianteiro de 156 cv, formando 428 cv de potência e 55,4 kgfm de torque combinados. Porém, como o EX30 Cross Country é mais pesado, a nova opção o supera em 0,2 s no zero a 100 km/h. Essa média também coloca o modelo em destaque diante de rivais como BYD Yuan Plus (7,3 s) e Zeekr X (3,8 s). Este último, por sinal, com as mesmas plataforma e motorização.

A nova versão do Volvo EX30 chega como opção intermediária, em substituição à antiga Ultra, com apenas um motor elétrico traseiro. Com preço de R\$ 309.950, o Volvo fica posicionado entre o Yuan Plus (R\$ 235.990) e o Zeekr X Flagship (R\$ 338 mil).

#### **Dirigindo o Volvo EX30 Ultra Twin Motor**

Com isso em mente, segui para dirigir o EX30 Ultra Twin Motor. Afinal, o desempenho é o grande apelo dessa versão. No teste programado pela Volvo, guiei cerca de 150 km entre São Paulo e Piracicaba, no interior do estado. E posso dizer que o conjunto da obra cumpre o que promete. A entrega de potência e torque é sentida de imediato. Diferentemente do que eu esperava, há até um toque de esportividade que dá um leve frio na barriga ao acelerar com vigor.

A velocidade máxima se mantém limitada a 180 km/h, e pode ser facilmente alcançada, já que a vontade do EX30 é interminável, com os motores trabalhando bem a aceleração de forma gradual. Por isso, precisei ficar atenta e até ligar o limitador de velocidade para respeitar o limite de 120 km/h da via. Nesse aspecto, os 428 cv e mais de 55 kgfm parecem até exagerados para um carro com dimensões próximas às de um Volkswagen Nivus. Na versão Ultra Twin Motor, o EX30 continua com 4,23 metros de comprimento e 2,65 m de entre-eixos. Por ter um motor em cada eixo, o EX30 Ultra Twin oferece tração integral (AWD), o que ajuda na estabilidade da carroceria, assim como na vetorização de torque, que gerencia a potência enviada para cada roda e otimiza a agilidade nas curvas. Assim, o EX30 fica mais à mão na versão Ultra Twin, sendo um dos melhores diferenciais em

# RÁPIDO



relação à opção de entrada, a Plus Single Motor, de R\$ 240 mil. A suspensão também tem bom acerto e prioriza o conforto, como acontece em todo Volvo.

Como estamos falando de um carro elétrico, a autonomia é indispensável. No Inmetro (PBEV), são 316 km declarados. Mas é possível aumentar esse número a depender dos três modos de condução do EX30: autonomia, padrão e desempenho. Em nosso trajeto, variando os modos, saímos com a bateria em 99% e 319 km indicados no painel. Depois de 147 km na estrada, condição de maior exigência da bateria, o computador de bordo registrava 51% e autonomia restante de 152 km. Ou seja, nesse cenário, o alcance total projetado é de 300 km. Considerando que o uso urbano é mais amigável para a bateria dos elétricos, estimamos que seja possível rodar 400 km na cidade com o EX30.

O modelo traz uma bateria de 69 kWh aliada aos motores elétricos. Essa nova versão, vale dizer, não está envolvida no recall por risco de incêndio. Segundo a Volvo, as unidades têm baterias da chinesa CATL e não da Sunwoda, fornecedora do conjunto que tem gerado problemas para a marca. O carregamento pode ser feito tanto em corrente alternada (AC), recuperando de 10% a 80% da carga em 7 horas e 40 minutos, como em corrente direta (DC), carregando em apenas 21 minutos.

Apesar da boa dinâmica, algumas soluções do Volvo EX30 incomodam. Uma delas é a falta de quadro de instrumentos: o velocímetro fica posicionado na parte superior da multimídia de 12,3", por isso é preciso desviar o olhar para saber a velocidade, o que não é bom. Um head-up display facilmente corrigiria essa questão.

A central, aliás, é quase um cérebro do EX30, já que não há nenhum botão no painel. Se o motorista quiser ajustar os retrovisores ou até abrir o porta-luvas, terá de achar o atalho na central. Penso que isso torna o dia a dia com o carro mais complexo do que o necessário.

 **Desempenho,**  
estabilidade  
proporcionada pela  
tração integral e  
nível de segurança

 **Espaço**  
interno e  
do porta-malas,  
falta de botões  
e de quadro de  
instrumentos

Outro detalhe que a Volvo resolveu foi a conexão com Apple CarPlay, que está presente na linha 2026 do EX30. No entanto, não há previsão para Android Auto. Ao menos o sistema Google é integrado, o que permite usar Waze e Google Maps em um sistema operacional que é um dos melhores que já testei.

Fato é que a cabine do EX30 é confortável, embora a proposta minimalista cause certa estranheza para um carro de R\$ 300 mil. Entretanto, é convivendo com ele que podemos perceber mimos como os dois carre-





No interior, painel, portas e bancos do EX30 têm materiais recicláveis bem acabados

gadores de celular por indução, iluminação ambiente, amplo espaço para objetos e teto panorâmico. O sistema de som Harman Kardon de nove alto-falantes também é ótimo. Durante a viagem, ouvi muito bem a música, mesmo a altas velocidades — ponto positivo para o isolamento acústico. E, como em todo Volvo, o ponto alto é a segurança. Todas as versões do EX30 2026 têm seis airbags e pacote Adas de assistência ao motorista.

O visual do EX30 Ultra Twin Motor não muda muito em relação ao das outras versões. A novidade são as rodas de 20", as maiores do portfólio e que ajudam na aerodinâmica. Quanto ao espaço, o porta-malas de 318 litros poderia ter maior capacidade, visto que não há estepe, só um kit de reparo emergencial. Em um SUV compacto como o VW T-Cross, por exemplo, são 420 litros. Já no Zeekr X, um dos rivais, são 362 litros. Aliás, o espaço interno deixa a desejar no geral. Com 1,60 m de altura, consegui me ajustar bem, mas pessoas com mais de 1,80 m

ficam apertadas. O conforto dos bancos é indiscutível, porém a disposição compromete o espaço para as pernas.

O que não faz sentido é a ausência das saídas de ar para os passageiros de trás em um carro de mais de R\$ 300 mil. Modelos (bem) mais baratos, como um Peugeot 2008, têm esse item. Outra economia é vista nos comandos dos vidros dianteiros, acoplados no console central, solução que se encontra em carros populares como o Renault Kwid.

No fim, é interessante observar como o mercado muda. Aposto que na década de 1990, por exemplo, você, carro leitor, dificilmente acreditaria que um SUV compacto elétrico poderia ir de zero a 100 km/h em menos de 4 segundos. Mas essa é a realidade atual: o Volvo EX30 Ultra Twin Motor cumpre muito bem a promessa de desempenho, aliado a uma autonomia decente e segurança à la Volvo, mostrando-se uma opção viável em relação aos carros a combustão. Bem verdade que o pacote também vem com algumas boas doses de excentricidades. 🚗

**EX30 ULTRA TWIN MOTOR**  
R\$ 309.950

## FICHA TÉCNICA

### MOTORES

Elétricos, transv., dianteiro e traseiro, síncronos, ímãs permanentes

### POTÊNCIA

428 cv

### TORQUE

55,4 kgfm

### CÂMBIO

Automático, 1 marcha, tração integral

### ZERO A 100 KM/H

3,6 segundos

### BATERIA

69 kWh (LFP)

### AUTONOMIA

316 km (PBEV)

### CARREGAMENTO MÁX.

7 kW (AC)  
150 kW (DC)

### DIREÇÃO

Elétrica

### SUSPENSÃO

Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)

### FREIOS

Discos ventilados

### PNEUS

245/40 R20

### DIMENSÕES

Compr.: 4,23 metros  
Largura: 1,84 m  
Altura: 1,55 m  
Entre-eixos: 2,65 m

### PORTA-MALAS

320 litros (fabricante)

### PESO

1.910 kg

# SUBCULTURA JDM

**AUTOESPORTE CONHECEU A CENA UNDERGROUND DE CARROS DE DRIFT NO JAPÃO E MOSTRA AS MÁQUINAS TUNADAS QUE INSPIRARAM VELOZES E FURIOSOS**

 Cauê Lira

**S**hibuya, Tóquio (Japão). Próximo ao cruzamento mais famoso do mundo, carros tunados começam a se enfileirar. São moradores — em sua maioria, imigrantes — que ganham a vida levando turistas para dar um passeio nas máquinas JDM (sigla em inglês para “mercado doméstico japonês”). Estamos falando de carros como Nissan Skyline, Mazda RX-7, Honda NSX, Mitsubishi Lancer Evolution, Toyota Supra e tantos outros. Só que o verdadeiro encontro não acontece ali, mas sim em Yokohama, a cerca de 20 km da capital japonesa.

Lá fica a Daikoku Parking Area (DPA), uma ilha artificial que há mais de 30 anos reúne fãs dos carros que conquistaram o ocidente graças a filmes como *Velozes e Furiosos: Desafio em Tóquio* e aos jogos da franquia *Need For Speed*. Autoesporte esteve no local e se infiltrou na cena underground da customização de carros, que virou parte intrínseca da subcultura japonesa — isso enquanto a polícia não chega para encerrar o encontro e dispersar a multidão.



### **SUBARU BRZ**

Você não está vendo errado. O Subaru BRZ nada mais é que um Toyota GT86 que teve o logotipo substituído pelo da marca das estrelas. As fabricantes são parceiras em alguns mercados e compartilham seus carros.



### NISSAN 180SX

A Nissan tem tradição no segmento dos cupês esportivos. O 180SX dos anos 1990 é prova disso.

A Daikoku Parking Area está localizada no litoral de Yokohama, com acesso pela principal ponte da região. Muitos brasileiros colocam a cidade no roteiro para visitar a maior "China-town" do Japão e conhecer o estádio em que a Seleção Brasileira de futebol conquistou o penta, em 2002. Embora o encontro na DPA tenha se popularizado, preserva a atmosfera mística que lhe confere um charme "clandestino": é uma subcultura mais difundida pela internet e no boca a boca dos frequentadores. Tem até brasileiro envolvido.

Tradicionalmente, os encontros aconteciam às quintas-feiras, sextas-feiras e aos sábados. Em virtude da alta do turismo no Japão — houve avanço de 25% nas visitas ao país somente em 2024 —, o evento na DPA passou a ser realizado diariamente. Afinal, os carros JDM são parte da cultura local, como os samurais, os animes e os sushis, e despertam a curiosidade dos estrangeiros. Até a nova primeira-ministra do país, Sanae Takaichi, dirige um Toyota Supra adquirido em 1992.

Nossa reportagem foi até a DPA num sábado à noite, considerada a melhor ocasião para ver modelos raros e exóticos. Só que existe um problema: por ser o dia mais cheio, a polícia costuma aparecer cedo para acabar com a aglomeração e exigir que todos voltem para suas casas. Como meu objetivo era fotografar a maior quantidade de carros antes da intervenção das autoridades, cheguei às 18h30. Entre motoristas, turistas, convidados, guias locais, fotógrafos e curiosos, chama a atenção o número de estrangeiros e imigrantes presentes no encontro.

Como em qualquer subcultura, ter o contato de alguém já envolvido na cena é fundamental. **Autoesporte** teve a sorte de conhecer Yago Oda,

### MAZDA RX-8

Foi produzido até 2012 como o último esportivo a ter motor rotativo no mundo.



### SUBARU WRX STI

Outro clássico JDM, notabilizado pelo motor 2.5 boxer turbo capaz de entregar níveis elevados de potência e torque. Originalmente, são 340 cv e 46 kgfm, mas é claro que, nesse encontro, "ninguém está puro".



### TOYOTA CHASER

Geração X100 nasceu como um sedã familiar antes de cair nas mãos dos "rachadores" japoneses.





### NISSAN SILVIA

A geração S14 surgiu como um carro urbano, mas ele se tornou um dos mais desejados entre os amantes do drift.



### NISSAN SKYLINE DO BRIAN

Caiu tanto nas graças da cultura JDM que, em 1999, o último Skyline GT-R (R34) já vinha de fábrica tunado. É o carro da famosa cena "Droga, é o Brian?", da personagem Suki em *+ Velozes + Furiosas*.



### MITSUBISHI LANCER EVO

Não poderia ficar de fora. A penúltima geração foi criada para correr o Mundial de Rali (WRC) e foi lançada para o público em 2001. O sucesso foi imediato e gerou inúmeras versões preparadas de fábrica.



**DAIKOKU PARKING AREA**  
É O MAIOR ENCONTRO  
DE CARROS TUNADOS  
DO JAPÃO E, HOJE, É  
REALIZADO DIARIAMENTE

brasileiro que vive no Japão e vai à Daikoku Parking Area dirigindo um Nissan Skyline. Foi Yago quem nos revelou as minúcias do encontro e deu essa valiosa dica de chegar cedo aos sábados, antes de a polícia bloquear o acesso. Você pode encontrá-lo na região de Shibuya em uma noite qualquer, encostado em um de seus carros. Em seu perfil no Instagram, Oda compartilha o dia a dia com os esportivos e mostra como os turistas podem ter uma imersão no mundo do tuning no país.

Uma hora depois de minha chegada, dois carros de polícia e uma van de controle de tráfego surgiram. Com sirenes e giroflex ligados, os policiais desceram dos veículos, bloquearam o acesso ao local e pediram que todos fossem embora. Pe-

lo menos deu tempo de conhecer de perto boa parte das máquinas. O encontro não é ilegal – tanto que a polícia japonesa sabe que ocorre todos os dias e, mesmo assim, não impõe bloqueios à entrada desde o princípio. Conversando com locais, descobri que existe uma certa permissividade das autoridades em deixar que o evento dure ao menos algumas horas antes de encerrá-lo. O objetivo é evitar aglomerações desnecessárias.

Apesar disso, vários dos carros à mostra infringem leis de trânsito. Não é permitido alterar o conjunto óptico, colocar rodas maiores do que as homologadas pela fabricante, instalar kits de neón ou elevar a potência do motor. Em vez de multar os participantes, os policiais pedem apenas que se retirem.



### A POLÍCIA CHEGOU!

Autoridades aparecem de van para cercar o local e dispersar os participantes, mas faz vista grossa para os carros "fora da lei". Encontro não é considerado ilegal.

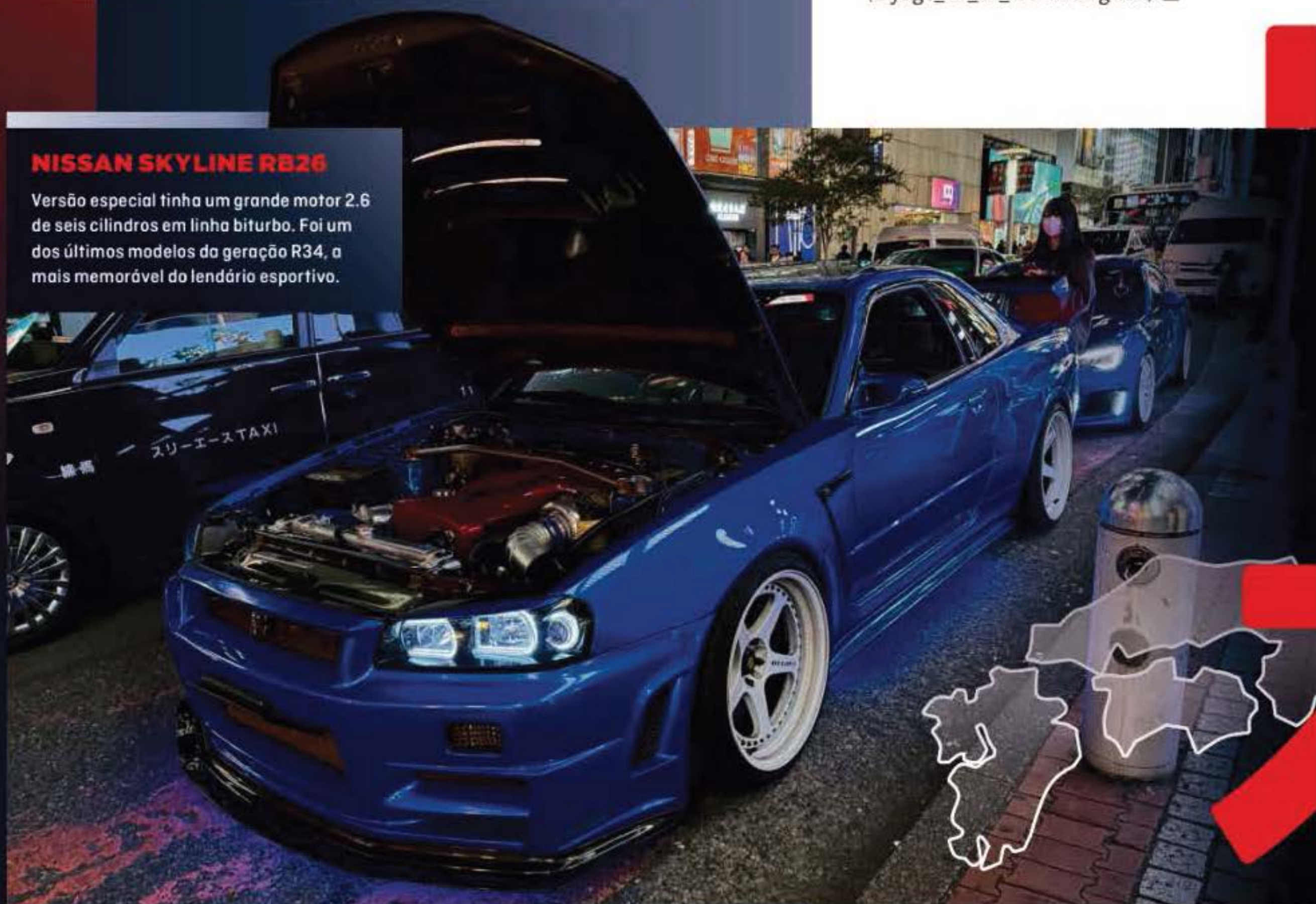
### ISUZU 117

Nem todos os carros JDM são amplamente conhecidos fora do Japão. O Isuzu 117, por exemplo, só existiu em seu país natal.



### NISSAN SKYLINE RB26

Versão especial tinha um grande motor 2.6 de seis cilindros em linha biturbo. Foi um dos últimos modelos da geração R34, a mais memorável do lendário esportivo.



Por estar hospedado em Yokohama, fui à Daikoku Parking Area de Uber. E já informo que o preço ficou bem salgado. Ir e voltar do evento com carro de aplicativo, percorrendo um total de 12 km, nos custou pouco mais de 8 mil ienes – cerca de R\$ 280 em conversão direta. É possível fazer o passeio com amigos e familiares. Basta pesquisar na internet e encontrar guias que ficam próximos às estações de metrô para levar os convidados de van até o encontro. O preço é mais acessível, mas vale lembrar que não se trata de algo "oficial".

Quem estiver disposto a viver uma experiência ainda mais veloz e furiosa pode partir de Shibuya, em Tóquio, onde donos de carros JDM oferecem um passeio até a DPA, em Yokohama, como carona nos próprios veículos. Para encontrá-los, é só seguir o som dos motores no famoso cruzamento ou garimpar nas redes sociais guias como o próprio Yago Oda (@yago\_04\_14\_ no Instagram). 🇯🇵



### NISSAN SKYLINE R34

O envelopamento é parte fundamental da cultura JDM. Os japoneses não têm vergonha de estampar, por exemplo, personagens de anime em seus carros.



### HONDA N360

Antes do Civic, este era o carro mais popular da Honda. Tem quatro lugares e motor de moto. Já o exemplar visto no encontro emitia um som rouco e parecia "fuçado" até a última válvula.

### MAZDA RX-7 MK3

Terceira geração, produzida entre 1992 e 2002, é a mais conhecida do esportivo. Equipada com o icônico motor rotativo Wankel, com tração traseira, tem um dos roncos mais estridentes e chamativos. Esta unidade, em específico, queimava óleo e poluía um bocado o ar por onde passava.



### MAZDA RX-7 MK2

Lançado em 1985, cupê japonês foi fundamental para popularizar a cultura JDM, graças ao seu motor rotativo Wankel, lembrado até hoje com muita nostalgia. Os faróis escamoteáveis, típicos dos anos 1980, dão o charme especial.





Paulo e Jeanne partem da fábrica da Nissan no México

1

# O SENTRA BAD BUNNY

**ENTRE 2007 E 2008, UM NISSAN SENTRA FEZ JUS AO ORGULHO LATINO DO CANTOR E CRUZOU AS AMÉRICAS EM UMA EXPEDIÇÃO**

✎ Marcos Rozen

O show do intervalo da 60ª edição do Super Bowl, em Santa Clara, na Califórnia, Estados Unidos, não só foi o mais visto da história como chamou mais atenção do que a disputa esportiva em si. De acordo com a NBC, emissora oficial da transmissão, 135 milhões de pessoas em todo o mundo assistiram ao vivo pela TV a apresentação do cantor porto-riquenho Bad Bunny, que durou exatos 13 minutos.

Logo após, as redes sociais foram inundadas por cenas do show — que celebrou a cultura latina —, em es-

pecial um trecho em que o cantor citou o nome de quase todos os países das três Américas.

Trazendo o tema para o contexto automotivo (afinal, esta coluna não é sobre futebol americano), inúmeras viagens de carro cruzando as três Américas já foram realizadas ao longo dos anos, mas uma em particular foi diferenciada.

Em primeiro lugar, porque a maioria dessas expedições envolvendo brasileiros parte, naturalmente, daqui rumo aos Estados Unidos e/ou ao Canadá, e não no sentido inverso; segundo, porque geralmente o carro vai rodando e volta de navio; e terceiro, porque o roteiro é cumprido uma única vez. Entre 2007 e 2008, porém, a Nissan conseguiu subverter essas três características de uma só vez na viagem batizada de Sentra 3 Américas.

2

Na Cordilheira dos Andes, a quase 4 mil metros de altura



Na famosa escultura Mano del Desierto, no Chile

5





No Glaciar Perito Moreno, na Patagônia argentina

3

A ideia era que um Sentra de sexta geração, então recém-lançado, viesse rodando da porta da sua fábrica, em Aguascalientes (México), até a unidade de São José dos Pinhais (PR), mantida em parceria com a Renault na época. O mais curioso é que, em vez de tirar diretamente um carro da linha de montagem mexicana, a Nissan preferiu pegar uma unidade já importada, que fazia parte de sua frota (placa ANS-0228), e mandar de volta para lá. Ou seja: o carro foi fabricado no México, exportado para o Brasil, emplacado aqui e embarcado de volta para então voltar, pela segunda vez, para cá.

Em resumo, quando a aventura começou, em setembro de 2007, o carro já tinha feito o percurso completo de ida e volta, só que de navio.

Para tocar a viagem foi escolhido o casal Paulo Rollo e Jeanne Look — ele jornalista e ela fotógrafa, com milhares de quilômetros rodados por dezenas de países. Dessa vez foram cerca de 40 mil km percorridos em cinco meses, passando por 16 países, quase metade da lista narrada por Bad Bunny — México, Guatemala, El Salvador, Honduras, Costa Rica, Panamá, Venezuela, Colômbia, Equador, Peru, Bolívia, Chile, Argentina, Uruguai, Paraguai e Brasil.



MARCOS ROZEN

é fundador do Museu da Imprensa Automotiva - MIAU

O Sentra só viajou de avião do Panamá para a Colômbia. De resto, o modelo, da versão SL com motor 2.0 16V a gasolina e câmbio CVT, sem qualquer preparação especial, enfrentou com bravura dificuldades como 5 mil metros de altitude no Chile, estradas péssimas no sudoeste da Colômbia (11 horas para percorrer apenas 200 km) e desvio improvisado por queda de ponte na Costa Rica. Mas nada abalou o sedã, que, depois de alcançar a Patagônia, no extremo sul do continente, cruzou os portões da fábrica paranaense em 29 de janeiro de 2008.

Em homenagem à expedição, na época a Nissan até lançou uma série especial do Sentra chamada justamente 3 Americas, cuja diferença principal em relação à versão S era o câmbio CVT e toca-CD Rockford Fosgate para seis discos, com amplificador sob o banco do passageiro e dois alto-falantes adicionais. Mas foram produzidas somente 240 unidades.

Quanto ao carro que fez a viagem, a Nissan não teve interesse em mantê-lo. Assim, acabou por ser vendido como qualquer outro veículo usado de frota. Mas, quem sabe, ainda esteja rodando por aí — talvez até mesmo com músicas de Bad Bunny tocando a bordo... A



4

O Sentra cruzando mais uma fronteira, agora a do Peru



8

Ao todo, foram 40 mil quilômetros do México ao Brasil



6

O sedã da Nissan passou também por Honduras



7

Equador foi um dos 16 países visitados no roteiro

# MODELOS

Automóveis de passeio e comerciais leves mais emplacados. A ordem leva em conta o desempenho de vendas no mês de janeiro

|                                                                                                           | JANEIRO 2026 | DEZEMBRO 2025 | ACUMULADO 2026 | VARIAÇÃO MENSAL |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------|----------------|-----------------|
| 1  FIAT STRADA           | 10.541       | 14.536        | 10.541         | -27,5%          |
| 2  VOLKSWAGEN T-CROSS    | 5.741        | 10.721        | 5.741          | -46,5%          |
| 3  VOLKSWAGEN POLO       | 5.699        | 10.434        | 5.699          | -45,4%          |
| 4  FIAT ARG0            | 5.177        | 10.256        | 5.177          | -49,5%          |
| 5  VOLKSWAGEN TERA     | 4.992        | 10.448        | 4.992          | -52,2%          |
| 6  CHEVROLET ONIX      | 4.948        | 7.995         | 4.948          | -38,1%          |
| 7  CHEVROLET TRACKER   | 4.532        | 6.242         | 4.532          | -27,4%          |
| 8  JEEP COMPASS        | 4.503        | 6.640         | 4.503          | -32,2%          |
| 9  HYUNDAI CRETA       | 4.429        | 8.160         | 4.429          | -45,7%          |
| 10  TOYOTA HILUX       | 4.137        | 4.319         | 4.137          | -4,2%           |
| 11  FIAT TORO          | 4.094        | 6.275         | 4.094          | -34,8%          |
| 12  HYUNDAI HB20       | 4.065        | 8.928         | 4.065          | -54,5%          |
| 13  FIAT FASTBACK      | 3.927        | 5.506         | 3.927          | -28,7%          |
| 14  BYD SONG           | 3.802        | 7.475         | 3.802          | -49,1%          |
| 15  FIAT MOBI          | 3.530        | 6.432         | 3.530          | -45,1%          |
| 16  FIAT PULSE         | 3.193        | 4.114         | 3.193          | -22,4%          |
| 17  VOLKSWAGEN NIVUS   | 3.167        | 4.213         | 3.167          | -24,8%          |
| 18  NISSAN KICKS       | 3.058        | 6.433         | 3.058          | -52,5%          |
| 19  JEEP RENEGADE      | 3.052        | 4.152         | 3.052          | -26,5%          |
| 20  VOLKSWAGEN SAVEIRO | 2.863        | 8.165         | 2.863          | -64,9%          |

## INÍCIO DE ANO EM BAIXA

Como de praxe, o ano de 2026 se iniciou com uma grande queda nas vendas de veículos de passeio e comerciais leves em comparação com dezembro e os últimos meses de 2025. Foram emplacados 162.484 automóveis em janeiro no Brasil, segundo a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve). O número é 1,6% maior do que o registrado no mesmo período em 2025, quando houve 159.862 licenciamentos. Apesar desse cenário, a Fiat Strada continua liderando as vendas no país, com 10.541 emplacamentos no mês. A picape ocupa seu posto com folga e é seguida pelos Volkswagen T-Cross (5.741) e Polo (5.699), pelo Fiat Argo (5.177) e por outro Volkswagen, o Tera (4.992). No Top-5, portanto, há apenas veículos das duas fabricantes que mais vendem no país.

## BYD ENTRE AS CINCO PRIMEIRAS

Assim como o veículo que lidera o ranking geral de vendas, a Fiat continua imperando entre as marcas de carro que mais emplacam no Brasil, com 34.260 veículos licenciados em janeiro, seguida por Volkswagen (25.737), Chevrolet (16.164) e Hyundai (10.207). O maior destaque, contudo, é a BYD: com 9.801 emplacamentos, a marca chinesa já aparece entre as cinco mais populares no país.

# MARCAS

Posição dos emplacamentos de automóveis e comerciais leves no mês de janeiro por marca

|                | JANEIRO 2026 | DEZEMBRO 2025 | ACUMULADO 2026 | VARIAÇÃO MENSAL | PARTICIPAÇÃO NO MÊS |
|----------------|--------------|---------------|----------------|-----------------|---------------------|
| 1 FIAT         | 34.260       | 53.339        | 34.260         | -35,8%          | 21,1%               |
| 2 VOLKSWAGEN   | 25.737       | 47.775        | 25.737         | -46,1%          | 15,8%               |
| 3 CHEVROLET    | 16.164       | 29.565        | 16.164         | -45,3%          | 10%                 |
| 4 HYUNDAI      | 10.207       | 20.632        | 10.207         | -50,5%          | 6,3%                |
| 5 BYD          | 9.801        | 15.659        | 9.801          | -37,4%          | 6%                  |
| 6 TOYOTA       | 9.556        | 11.773        | 9.556          | -18,8%          | 5,9%                |
| 7 JEEP         | 8.893        | 13.358        | 8.893          | -33,4%          | 5,5%                |
| 8 RENAULT      | 7.787        | 13.105        | 7.787          | -40,6%          | 4,8%                |
| 9 HONDA        | 6.722        | 10.832        | 6.722          | -37,9%          | 4,1%                |
| 10 NISSAN      | 4.559        | 7.444         | 4.559          | -38,8%          | 2,8%                |
| 11 GWM         | 4.416        | 5.483         | 4.416          | -19,5%          | 2,7%                |
| 12 FORD        | 3.955        | 5.667         | 3.955          | -30,2%          | 2,4%                |
| 13 CAO A CHERY | 3.548        | 7.208         | 3.548          | -50,8%          | 2,2%                |
| 14 CITROËN     | 2.536        | 5.042         | 2.536          | -49,7%          | 1,6%                |
| 15 RAM         | 2.224        | 3.143         | 2.224          | -29,2%          | 1,4%                |

# VENDAS POR CATEGORIA

Acompanhe o desempenho dos emplacamentos de carros 0 km no Brasil dentro de cada segmento durante o mês de janeiro de 2026

## Hatches



|   |                 | Jan.  | Dez.   | 2026  | Variação mensal |
|---|-----------------|-------|--------|-------|-----------------|
| 1 | Volkswagen Polo | 5.699 | 10.434 | 5.699 | -45,38%         |
| 2 | Fiat Argo       | 5.177 | 10.256 | 5.177 | -49,52%         |
| 3 | Chevrolet Onix  | 4.948 | 7.995  | 4.948 | -38,11%         |
| 4 | Hyundai HB20    | 4.065 | 8.928  | 4.065 | -54,47%         |
| 5 | Fiat Mobi       | 3.530 | 6.432  | 3.530 | -45,12%         |

Polo começa 2026 em primeiro lugar na categoria. HB20 ocupa a quarta posição e registra a maior queda de vendas do segmento.

## Híbridos\*



|   |                      | Jan.  | Dez.  | 2026  | Variação mensal |
|---|----------------------|-------|-------|-------|-----------------|
| 1 | GWM Haval H6         | 2.389 | 2.920 | 2.389 | -18,18%         |
| 2 | BYD Song Pro         | 2.230 | 3.866 | 2.230 | -42,32%         |
| 3 | Toyota Corolla Cross | 2.115 | 2.475 | 2.115 | -14,55%         |
| 4 | Toyota Corolla       | 1.333 | 2.154 | 1.333 | -38,12%         |
| 5 | BYD Song Plus        | 1.113 | 2.688 | 1.113 | -58,59%         |

Haval H6 tem reviravolta sobre Song Pro e retorna à liderança. Vendas do Song Plus diminuem quase 60%, deixando o SUV na quinta posição.

## Elétricos



|   |                  | Jan.  | Dez.  | 2026  | Variação mensal |
|---|------------------|-------|-------|-------|-----------------|
| 1 | BYD Dolphin Mini | 2.840 | 3.889 | 2.840 | -26,97%         |
| 2 | BYD Dolphin      | 1.511 | 2.347 | 1.511 | -35,62%         |
| 3 | Geely EX2        | 1.124 | 1.557 | 1.124 | -27,81%         |
| 4 | BYD Yuan Pro     | 414   | 334   | 414   | 23,95%          |
| 5 | Volvo EX30       | 285   | 386   | 285   | -26,17%         |

Dolphin Mini continua sendo o rei do segmento no país, e BYD ainda tem Dolphin e Yuan Pro entre os mais vendidos. EX2 se mantém forte em terceiro.

## Sedãs compactos



|   |                     | Jan.  | Dez.  | 2026  | Variação mensal |
|---|---------------------|-------|-------|-------|-----------------|
| 1 | Chevrolet Onix Plus | 1.869 | 6.642 | 1.869 | -71,86%         |
| 2 | Volkswagen Virtus   | 1.645 | 2.424 | 1.645 | -32,14%         |
| 3 | Hyundai HB20        | 1.580 | 3.303 | 1.580 | -52,16%         |
| 4 | Fiat Cronos         | 1.360 | 2.883 | 1.360 | -52,83%         |
| 5 | Honda City          | 987   | 1.618 | 987   | -39%            |

Categoria não tem nenhum modelo no Top-20 do ranking geral. Onix Plus larga na frente em 2026, mas Virtus e HB20 vêm atrás com baixa margem.

## Sedãs médios e premium



|   |                  | Jan.  | Dez.  | 2026  | Variação mensal |
|---|------------------|-------|-------|-------|-----------------|
| 1 | Toyota Corolla   | 1.399 | 2.271 | 1.399 | -38,40%         |
| 2 | BYD King         | 840   | 956   | 840   | -12,13%         |
| 3 | BMW Série 3      | 250   | 375   | 250   | -33,33%         |
| 4 | BYD Seal         | 214   | 349   | 214   | -38,68%         |
| 5 | Volkswagen Jetta | 154   | 240   | 154   | -35,83%         |

Mesmo com percalços da Toyota, Corolla segue líder absoluto e vende quase o dobro da King. BYD tem Seal como mais um representante na lista.

## SUVs e crossovers compactos



|   |                    | Jan.  | Dez.   | 2026  | Variação mensal |
|---|--------------------|-------|--------|-------|-----------------|
| 1 | Volkswagen T-Cross | 5.741 | 10.721 | 5.741 | -46,45%         |
| 2 | Volkswagen Tera    | 4.992 | 10.448 | 4.992 | -52,22%         |
| 3 | Chevrolet Tracker  | 4.532 | 6.242  | 4.532 | -27,40%         |
| 4 | Hyundai Creta      | 4.429 | 8.160  | 4.429 | -45,72%         |
| 5 | Fiat Fastback      | 3.927 | 5.506  | 3.927 | -28,68%         |

Volkswagen sai na frente com T-Cross e Tera ocupando as primeiras posições. Tracker vem em seguida, mas Creta não dá trégua.

## SUVs médios, grandes e premium



|   |                      | Jan.  | Dez.  | 2026  | Variação mensal |
|---|----------------------|-------|-------|-------|-----------------|
| 1 | Jeep Compass         | 4.503 | 6.640 | 4.503 | -32,18%         |
| 2 | BYD Song             | 3.802 | 7.475 | 3.802 | -49,14%         |
| 3 | GWM Haval H6         | 2.628 | 3.379 | 2.628 | -22,23%         |
| 4 | Toyota Corolla Cross | 2.176 | 2.628 | 2.176 | -17,20%         |
| 5 | Chery Tiggo 7        | 1.937 | 4.943 | 1.937 | -60,81%         |

Compass vende mais em janeiro e desbancas os chineses Song Pro, Song Plus e GWM Haval H6. Corolla Cross tem o menor índice de queda.

## Picapes compactas e intermediárias



|   |                    | Jan.   | Dez.   | 2026   | Variação mensal |
|---|--------------------|--------|--------|--------|-----------------|
| 1 | Fiat Strada        | 10.541 | 14.536 | 10.541 | -27,48%         |
| 2 | Fiat Toro          | 4.094  | 6.275  | 4.094  | -34,76%         |
| 3 | Volkswagen Saveiro | 2.863  | 8.165  | 2.863  | -64,94%         |
| 4 | Ram Rampage        | 2.144  | 3.055  | 2.144  | -29,82%         |
| 5 | Renault Oroch      | 1.065  | 1.229  | 1.065  | -13,34%         |

Strada reina no segmento e é seguida pela prima maior Toro. Oroch reaparece no ranking com pouco mais de mil emplacamentos.

## Picapes médias e grandes



|   |                   | Jan.  | Dez.  | 2026  | Variação mensal |
|---|-------------------|-------|-------|-------|-----------------|
| 1 | Toyota Hilux      | 4.137 | 4.319 | 4.137 | -4,21%          |
| 2 | Ford Ranger       | 2.345 | 3.255 | 2.345 | -27,96%         |
| 3 | Chevrolet S10     | 1.854 | 3.583 | 1.854 | -48,26%         |
| 4 | Mitsubishi Triton | 644   | 1.221 | 644   | -47,26%         |
| 5 | Fiat Titano       | 500   | 674   | 500   | -25,82%         |

Com menor índice de queda, Hilux não perde o reinado no mês. Ranger vende 500 unidades a mais que S10 e se consolida como vice-líder.



COTIDIANO

# AUTOESPORTE PELO MUNDO

Dizem que o ano só começa depois do Carnaval... Em meio à folia, nos despedimos do designer Demetrios Cardozo, demos as boas-vindas ao repórter Caio Bednarski e cobrimos os principais lançamentos.

@perfil pessoal no Instagram para você conhecer melhor o time AE

## 40.942 KM

percorridos pela equipe no período, entre testes, eventos e viagens

## 22 carros

testados para produção de conteúdo para a revista, o site e redes sociais



Em sua passagem pelo Salão de Detroit, o repórter Jady Peroni deu um pulo em Dearborn, no Museu Henry Ford, e fez o registro desse Ford Model T suspenso. Os fãs de clássicos piram!



O designer Pablo Gonzalez (@pablo.gonz), o fotógrafo Renato Durães e o piloto de testes Alexandre Silvestre fizeram uma força-tarefa para clicar a capa da edição. Acha que é fácil?



Caio Bednarski (@caioednarski) é o mais novo repórter de Autoesporte! Claro que ele foi "trelado" e teve que buscar os jornais do dia para o diretor Leonardo Felix (@leohflx).

FRASES SOLTAS NA REDAÇÃO

*"Preciso ir pra casa fazer arroz".*

disparou o editor-assistente Cauê Lira no meio da redação, demonstrando sua pressa para ir embora. Será que ele está treinando para as papinhas do bebê que está a caminho?



Como a rotina da equipe é agitada, nossas placas têm que estar sempre à mão. No caso da repórter Vitória Drehmer, é nas mãos mesmo, já que não cabem na sua bolsa.



**A  
GENTE  
QUER  
TE CONTAR  
MAIS  
SOBRE A**

# **TERRA**



ACESSE E  
FAÇA PARTE  
DESSA CAUSA

O **Um Só Planeta** é o maior movimento editorial brasileiro de combate à crise climática.

**Aqui você encontra reportagens exclusivas, podcasts, vídeos, newsletters e lives para ficar bem informado sobre o que acontece com a Terra e fazer a sua parte na construção de um futuro sustentável.**

Contamos com você. Vem com a gente!  
**Somos Um. Só. Planeta.**

PATROCÍNIO

APOIO

PARCERIA

REALIZAÇÃO



EDIÇÕES | GLOBO CONDÉ NAST



CHEGOU O  
**WR-V**

*Incrível do começo ✨ ao fim de semana*



O Honda WR-V chegou com espaço de sobra para tudo o que importa. Com uma combinação perfeita entre conforto, segurança e tecnologia, a rotina não tem a menor chance. Viva momentos incríveis, do começo ao fim, com o novo SUV da Honda.

**Vá até uma concessionária Honda e faça um test drive.**

**6**  
ANOS | **GARANTIA  
TOTAL**



Acesse  
[honda.com.br/wrv](https://honda.com.br/wrv)



Desacelere. Seu bem maior é a vida.  
\*Consulte termos da garantia.

  
**HONDA**