



MG4 URBAN

TESTAMOS EM PRIMEIRA MÃO
O ELÉTRICO QUE SERÁ RIVAL
DO BYD DOLPHIN JÁ EM 2026

EXCLUSIVO

SAVANA NA AMAZÔNIA

LEVAMOS A NOVA MITSUBISHI
TRITON SAVANA AO LIMITE NA
RODOVIA TRANSAMAZÔNICA



Auto esporte



CAOA CHANGAN UNI-T

CONFIRA O TESTE COMPLETO COM O
PRIMEIRO CARRO NACIONAL DA MARCA
E CONHEÇA TODA A ESTRATÉGIA
DA NOVA ALIANÇA ENTRE
BRASILEIROS E CHINESES

CARGA TRIBUTÁRIA FEDERAL APROXIMADA 4,65%



ABRIL 2026 | Nº 720 | R\$ 30



E MAIS BYD Dolphin Mini x Geely EX2 Pro | Chevrolet Onix Track Day | GAC GS3 | Novo Caoa Chery Tiggo 5X



O NÍVEL ACABOU DE SUBIR.
CHEGOU O **UNI-T**.



UNI-T
É OUTRO NÍVEL

CHEGOU O UNI-T, DA CAOACHANGAN. DESIGN ÚNICO, TECNOLOGIA DE OUTRO NÍVEL, LUXO, SOFISTICAÇÃO E UMA DIREÇÃO ESPORTIVA COM POTÊNCIA, CONTROLE E UM CENTRO DE GRAVIDADE QUE TRANSFORMA DESEMPENHO EM PRAZER AO DIRIGIR.

ines249

B&B



Desacelere. Seu bem maior é a vida.



**MOTOR 1.5 TGI FLEX
COM 180 CV DE POTÊNCIA**

29,2 kgf.m de torque
com *Drive Mode Select*
e *Launch Control*.



**INTEGRATED COCKPIT
25,1" ULTRA HD**

Android Auto e Apple CarPlay
sem fio, comando de voz
inteligente e muito mais.



**RODAS
ARO 20"**

De liga leve com design
esportivo, pneus Pirelli
P Zero 245/45 R20.



**INTERIOR
SOFISTICADO**

Acabamento *soft touch*
e interior *all black*.



**SPOILER
V-SHAPE**

Direciona o fluxo de ar
de forma eficaz e aumenta
a aerodinâmica.

SUMÁRIO

Abril 2026 — edição 720

RENATO DURÃES



8



26



32



46



80

IGNIÇÃO

- 6** Cadillac no Brasil
- 8** Clássico: Kadett GS
- 14** Mitos e verdades sobre combustível aditivado
- 16** Coluna: Marli Olmos
- 18** 5 razões: Honda City Sport
- 20** Coluna: Luiz Guerrero

CAPA

- 22** Tudo sobre a Caa Changan
- 26** Teste completo: Caa Changan Uni-T

COMPARATIVO

- 32** Geely EX2 Pro x BYD Dolphin Mini

TESTAMOS

- 46** MG4 Urban
- 52** BYD Atto 8
- 56** Volkswagen T-Cross Sense
- 60** Chevrolet Onix Track Day

TESTE RÁPIDO

- 40** Ferrari Testarossa
- 64** BMW X7
- 68** Novo Caa Chery Tiggo 5X
- 72** GAC GS3

SEÇÃO

- 76** Mundo Sobre Rodas: Rodovia Fantasma
- 80** Teste: nova Mitsubishi Triton Savana na Amazônia
- 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



O RISCO DE NÃO ARRISCAR

JAC, Caa Chery, BYD, GWM, Omoda Jaecoo, GAC, Geely, Leapmotor, MG, Denza, Jetour e Zeekr. Até o fechamento desta edição, eram 12 as operações de fabricantes chinesas abertas no Brasil. Essa lista leva em consideração a rede de concessionárias, por isso junta as marcas Omoda e Jaecoo (vendidas em lojas unificadas) como uma só e distingue a Denza da BYD, visto que ambas têm lojas separadas.

Com a Caa Changan, passamos para 13, mas esse número não vai se fechar aí. Há pelo menos outras quatro marcas em estágio avançado de instalação local: Lynk & Co, que será liderada pela Zeekr; Lepas, do grupo Chery (o mesmo de Caa Chery, Omoda Jaecoo e Jetour, mas que também deve ingressar de modo independente); Lotus, do grupo Geely, o mesmo de Geely, Zeekr, Lynk & Co e até Volvo, mas que deve ser trazida por importador terceirizado; e xPeng. Tudo isso fora outras marcas que seguem em estudos frenéticos de viabilidade para ingressar em nosso país. Afinal, se na China existem quase 130 marcas de carro, por que não trazer “apenas” 20 delas para o Brasil?

É claro que não há espaço para tantos concorrentes em um mercado estagnado em 2,5 milhões de veículos vendidos por ano e que não dá sinais de que vá crescer muito além disso a curto e médio prazos. Também fazer promessas de produção local garante, por si só, o sucesso de uma operação. É preciso ter diferenciais de produto e de modelo de negócio. Caa Chery, BYD e GWM parecem consolidadas, uma vez que se estruturaram no Brasil antes do ápice da expansão internacional da indústria automobilística chinesa e já formaram sua clientela. A Changan, por sua vez, ao se associar ao grupo brasileiro Caa, também parece ter tomado um caminho assertivo, pois encontrou um parceiro que entende os meandros de nosso mercado.

No fim das contas, o sucesso ou o fracasso de todas essas operações, em grande medida, vai passar pela formação de uma rede de concessionárias forte e pela capacidade de apostar nos produtos certos, preenchendo as lacunas de cada segmento e antecipando tendências para fugir da mesmice. Além, é claro, do apoio da matriz. Operações menores e desguarnecidas de capital de giro, como Neta e Seres, estão aí para mostrar que quem não tem bases sólidas fica pelo caminho. O ponto nevrálgico é que essa lógica também vale para marcas tradicionais do setor. Para sobreviver aos novos tempos, todos deverão se mexer de alguma maneira. Acreditar nas mesmas velhas fórmulas do passado poderá ser fatal. Em tempos de transformação, quem não se mostrar aberto a reinvenções e novas propostas corre muito mais riscos do que quem está pronto para arriscar.

LF

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



DIRETOR GERAL: Frederic Zoghaib 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, Luiz Guerrero, Marcos Rozen, Marli Olmos, Monique Murad Velloso, Murilo Góes e Renato Durães

ESTAGIÁRIO: Felipe Viana

ESTÚDIO DE CRIAÇÃO

DIRETOR: Rodrigo Buldrini

EDITORES DE ARTE ASSISTENTES: Clayton Rodrigues e Daniel Pastori

DESIGNERS: Felipe Hideki Yatabe e Pablo Gonzalez

COLABORADOR: Gustavo Maffei

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
COORDENADORA 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 Baima
COORDENADORA DE NEGÓCIOS: Flávia Marangoni
EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS: Gilson Gerst Motta, Karina Penachio Primon, Lucas Cunha, Michelle Milane e Renata de Carvalho.

SEGMENTOS: MODA – BELEZA – HIGIENE DOMÉSTICA E PESSOAL – DECORAÇÃO – SAÚDE – CIAS. AÉREAS – TURISMO – PUERICULTURA – 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
COORDENADORA DE NEGÓCIOS (ALIMENTOS E BEBIDAS): Cesar Augusto Picchi Daltozo
EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS: André Frasca Scorvo, 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 Valadares 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



FACEBOOK
facebook.com/RevistaAutoesporte



PODCASTS
 CBN Autoesporte



INSTAGRAM
@autoesporte



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



X (TWITTER)
@autoesporte



YOUTUBE
youtube.com/autoesporte



YARIS CROSS X WR-V

O Toyota Yaris Cross mal chegou e já colocamos o SUV com motor flex frente a frente com o Honda WR-V. Qual deles entrega o melhor pacote? Confira em nosso YouTube!



Deseja falar com a Editora Globo?

Atendimento e assinaturas
 (11) 4003-9393
www.sacglobo.com.br

Horário de atendimento:
 Seg. a sáb. das 8h às 15h
www.assinieglobo.com.br

Para anunciar
publicidade@edglobo.com.br
 (11) 3736-7205

Na internet
www.assinieglobo.com.br/sac
 (11) 4003-9393

Vendas corporativas e parcerias
 (11) 3767-7226
parcerias@edglobo.com.br

Licenciamento de conteúdo
 (11) 3767-7005
venda_conteudo@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



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 elaborado 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 Foresto Storani, 676 – Distrito Industrial Vinhedo – SP.
 Impressa em papel Inpapel LWC Coating 60 g/m².



Criar, conectar, distribuir.

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”.



LYRIQ

CADILLAC VOLTA AO BRASIL APÓS 70 ANOS

ALÉM DA ESTREIA NA FÓRMULA 1, MARCA DA GENERAL MOTORS CONFIRMA OPERAÇÃO NO PAÍS E LANÇARÁ OS SUVs ELÉTRICOS OPTIQ, LYRIQ E VISTIQ

 Júlia Maria Toledo

Em tempo de explorar o novo, visto que acaba de estreiar na Fórmula 1, a Cadillac também resolveu voltar a um velho conhecido: o Brasil. A subsidiária da General Motors — dona da Chevrolet — confirmou o retorno de uma operação oficial no país após mais de 70 anos com o lançamento de três SUVs elétricos ainda neste ano: Optiq, Lyriq e Vistiq. Por enquanto, a operação terá três pontos de venda, em São Paulo (SP), Brasília (DF) e Curitiba (PR).

Para quem esperava ver um Escalade V8 sendo vendido oficialmente pela Cadillac aqui, não será desta vez, pelo menos na primeira fase da operação. Executivos da companhia afirmam que, para ter o SUV a combustão oficialmente, seria preciso adaptá-lo ao padrão de segurança brasileiro, diferente do americano. Isso, a

priori, não está nos planos. A empresa até admite que estuda lançar modelos híbridos ou só a combustão por aqui no futuro, mas sem confirmações ou promessas.

Segundo a GM, as concessionárias serão totalmente independentes da rede Chevrolet, inclusive o pós-venda. Aliás, o Brasil será o primeiro país na América do Sul a ter novamente uma operação oficial da Cadillac. “Novamente” porque a divisão de luxo da GM já comercializou veículos de forma direta ou por importadores autorizados no Brasil entre 1913 e 1953. Depois, foi deixada de lado após o fechamento do mercado nacional para veículos importados, e nunca mais voltou — até agora. Nos últimos anos, centenas de carros da marca chegaram ao país via importação independente. Atualmente, há pouco menos de 2 mil Cadillacs emplacados aqui. A maioria são veículos de antes de 1954.

ESTREIA SERÁ COM OS ELÉTRICOS OPTIQ, LYRIQ E VISTIQ. MODELOS HÍBRIDOS E A COMBUSTÃO ESTÃO EM ESTUDO, MAS NÃO PARA AGORA

VISTIQ



OPTIQ



Já homologados no Brasil, os SUVs Lyriq e Optiq não são tão estranhos aos brasileiros como se pensa. Construídos sobre a plataforma Ultium, ambos são os “primos ricos” de Chevrolet Blazer EV e Equinox EV, respectivamente. Autoesporte apurou que o Lyriq deve ser vendido em versão única, chamada Signature Luxury, que inclui rodas de liga leve de 22 polegadas, bancos com ventilação e aquecimento, ar-condicionado digital de três zonas, pacote Adas de segurança ativa avançado e sistema de som AKG com 19 alto-falantes. O quadro de instrumentos digital e a central multimídia são integrados em uma tela de 33 polegadas. O sistema de entretenimento é o Google Built-In, já oferecido nos irmãos menos luxuosos da Chevrolet. O conjunto mecânico do Lyriq tem dois motores elétricos, um sobre cada eixo, que rendem 522 cv de potência e 62,2

kgfm de torque combinados, formando tração integral. O zero a 100 km/h é feito em 4,6 segundos. As baterias de íons de lítio têm 102 kWh e propiciam autonomia de 510 km no ciclo americano EPA. No brasileiro Inmetro, o número deve cair. Em dimensões, são 5 metros de comprimento, 3,09 m de entre-eixos, 1,98 m de largura e 1,62 m de altura.

Menor e mais leve, o Optiq também possui dois motores elétricos, um sobre cada eixo, mas com calibragem mais mansa: 304 cv e 48,9 kgfm combinados. As baterias são de 85 kWh. Apesar de ser menos potente, cumpre o zero a 100 km/h em 5,1 s, apenas 0,5 s a mais, devido ao peso menor e à aerodinâmica superior. Pelo mesmo motivo, sua autonomia é quase igual à do irmão maior: 480 km (EPA). Nossa reportagem apurou que o Optiq deve ser comercializado no Brasil em um pacote inédito, que não existe nos Estados Unidos. A versão homologada por aqui se chama Sport 3 e deve incluir assistências semiautônomas de condução mais avançadas. Em medidas, são 4,82 m de comprimento, 2,95 m de entre-eixos, 1,90 m de largura e 1,64 m de altura.

Já o Vistiq é um SUV grande de 5,22 m de comprimento, 2,20 m de largura, 1,80 m de altura e 3,09 m de entre-eixos. As rodas chegam a 23 polegadas de diâmetro e o modelo leva até sete pessoas. Também equipado com dois motores elétricos, o Vistiq entrega mais potência e torque combinados: 615 cv e 88 kgfm. O conjunto de baterias é o mesmo do Lyriq, com 102 kWh, mas a autonomia é um pouco menor: 490 km (EPA). O zero a 100 km/h, por sua vez, leva apenas 3,7 s. Ainda não há informações oficiais sobre preços, mas podemos adiantar que, nos EUA, o Lyriq Signature Luxury custa US\$ 73.095 (R\$ 386 mil). Já o Optiq fica entre US\$ 56.195 e US\$ 69.095 (R\$ 300 mil a R\$ 365 mil), e o Vistiq é vendido entre US\$ 79.390 (R\$ 420 mil) e US\$ 98.490 (R\$ 520 mil). 

CLÁSSICOS

História (quase) centenária

CHEVROLET KADETT MARCOU A “ERA DE OURO” DA GM NO BRASIL E ESTÁ PERTO DE COMPLETAR 100 ANOS DE EXISTÊNCIA; RELEMBRE COMO ERA A VERSÃO GS DE 1990

🖨️ Cauê Lira | 📷 Renato Durães







IGNIÇÃO



ines249

Opala, Omega, Monza, Vectra, Astra e Corsa. O que esses carros que marcaram a chamada “era de ouro” da General Motors no Brasil têm em comum? Muitos relacionam o sucesso deles à sinergia da Chevrolet brasileira com a Opel, fabricante alemã que fez parte da GM até 2017, quando foi vendida para a Peugeot-Citroën. Eis outro símbolo nostálgico desse período: o Chevrolet Kadett GS.

Projeto europeu, o Kadett começou a ser produzido no Brasil em 1989, já em sua sexta geração global, para fazer a ponte entre o Chevette e o Monza. Embora fosse um carro novo para os brasileiros, sua história na Europa começou em 1936. Então, daqui a dez anos, o Kadett se tornará um veículo centenário.

Em relação a seus principais rivais, Gol e Escort, o Kadett tinha o projeto mais moderno. O Volkswagen datava de 1980 e o Escort havia sido lançado em 1983. Isso atraiu principalmente os motoristas mais jovens, que não tinham dinheiro para adquiri-lo à época e realizaram seu sonho de infância na vida adulta.

A carroceria em formato que mesclava estilos hatch e cupê era superarrojada e inédita no segmento.

A versão que testamos para este especial de clássicos, a GS, ano/modelo 1990, era uma das mais aspiracionais. Tinha motor 2.0 Família 2 de quatro cilindros a álcool, carburado, que rendia 110 cv e 16,2 kgfm, e câmbio manual de cinco marchas com engates curtos. A embreagem exigia preparo da perna esquerda.

O Kadett GS perdia em status somente para o desejado GSI, que surgiu em 1991 e teve até uma configuração conversível para concorrer com o Ford Escort XR3 — trazido na edição passada de **Autoesporte**. No caso do Kadett GSI, o motor recebeu injeção eletrônica multiponto e dispensou o carburador. A potência subiu para honestos 121 cv com gasolina.

De fato, o Kadett era um carro mais avançado e ergonômico que os concorrentes. Uma cortesia da versão GS era a suspensão com regulagem a ar, que deveria ser usada exclusivamente com o veículo cheio — de pessoas e/ou carga. O bico para encher o cilindro que

Revestimento listrado dos famosos bancos Recaro mudou ao longo dos anos

Aberturas no capô e para-choque pintado na cor do carro eram mimos do Kadett GS





KADETT GS 1990

MOTOR

Diant., transv., 4 cil. em linha, 2.0, carburado, gasolina

POTÊNCIA

110 cv a 5.600 rpm

TORQUE

16,2 kgfm a 3.500 rpm

CÂMBIO

Manual, 5 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO

Mecânica

SUSPENSÃO

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

FREIOS

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

PNEUS

185/65 R14

DIMENSÕES

Compr.: 3,99 metros

Largura: 1,66 m

Altura: 1,39 m

Entre-eixos: 2,52 m

TANQUE

47 litros

PORTA-MALAS

480 litros

PESO

1.040 kg

elevava o vão livre em relação ao solo ficava no porta-malas. Na cabine, tanto o volante de três raios quanto os bancos dianteiros Recaro tinham ajustes de altura (sim, até o do passageiro, algo extraordinário para a época).

Outra característica única do modelo eram os vários sensores eletrônicos que monitoravam níveis de óleo, fluido de freio, água do radiador e até do reservatório do esguicho. Em tempos menos informatizados, o carro já oferecia computador de bordo com cálculo de autonomia e consumo instantâneo.

Entre os problemas crônicos, o Kadett sofria com o acúmulo de água na região das portas e também com a fragilidade da parede corta-fogo. O dono da unidade (apelidada de “Bia” por causa da placa) emprestada à nossa reportagem, por exemplo, teve de substituí-la por inteiro, pois o revestimento estava completamente podre.

É uma pena que a chamada “era Opel” tenha acabado de forma melancólica. O último GM com engenharia alemã foi o Classic, de 2016, baseado no antiquado Corsa Sedan dos anos 1990. Hoje, a Opel pertence à Stellantis e seus carros usam a plataforma de modelos da Peugeot. Já o Chevrolet Kadett segue como um símbolo daquele período dourado. Fica nosso agradecimento ao Kadett Clube do Brasil (@kadettclubedobrasil) por proporcionar esse encontro. **A**

ines249

MUSTANG



A

OBSESSÃO



SAIBA MAIS EM FORD.COM.BR

ines249

DARK HORSE

NUNCA

DESCANSA

///



Ford

Desacelere. Seu bem maior é a vida.





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

UMA INICIATIVA:



PATROCÍNIO:



MITOS E VERDADES SOBRE O COMBUSTÍVEL ADITIVADO: FAZ BEM MESMO PARA O CARRO?

GASOLINA ADITIVADA RECEBE COMPOSTOS DE LIMPEZA E PROTEÇÃO, MAS ESPECIALISTAS EXPLICAM QUANDO ELA REALMENTE FAZ DIFERENÇA NO FUNCIONAMENTO E NA DURABILIDADE DO MOTOR

 Iago Garcia

Na hora de abastecer, muitos motoristas se perguntam se vale a pena pagar mais caro por gasolina, etanol ou diesel aditivados. A promessa de manter o motor limpo e melhorar o funcionamento do carro ajudou a popularizar esse tipo de combustível, mas ainda existem dúvidas sobre seus benefícios reais.

Na prática, a gasolina aditivada utiliza a mesma base da gasolina comum, que atende às normas da Agência Nacional do Petróleo (ANP) e pode ser usada normalmen-

te na maioria dos veículos. A diferença está na adição de compostos químicos voltados à limpeza e à proteção do sistema de alimentação do motor. Segundo o professor Juliano Martins Barbosa, da Universidade Presbiteriana Mackenzie, a gasolina comum já atende às necessidades da maior parte da frota. "A gasolina comum possui índice antidetonante em torno de 87, suficiente para motores de menor compressão", afirma o especialista. Assim, o papel do aditivo é garantir limpeza e maior eficiência do motor.



O QUE MUDA NA GASOLINA ADITIVADA

Embora tenha a mesma base da gasolina comum, a versão aditivada recebe um pacote de substâncias com funções específicas de limpeza e proteção do motor. Segundo a Ipiranga, a gasolina Ipimax inclui detergentes e dispersantes que ajudam a remover acúmulo de detritos em válvulas, bicos injetores e câmara de combustão, além de aditivos anticorrosivos e redutores de atrito que protegem o sistema e reduzem o desgaste interno do motor. De acordo com a empresa, essa combinação

contribui para manter o sistema limpo, favorecer uma rodagem mais suave e gerar economia de combustível superior a 4%. Para Barbosa, o principal benefício desses aditivos está na manutenção do sistema de injeção ao longo do tempo. "Os aditivos detergentes e dispersantes ajudam a remover depósitos e evitam a formação de novas incrustações no sistema de alimentação, preservando o funcionamento adequado do motor", explica.



O ADITIVO AUMENTA A POTÊNCIA?

Esse é um dos mitos mais comuns sobre combustível aditivado. Na verdade, a gasolina aditivada não aumenta diretamente a potência do motor, pois possui praticamente o mesmo conteúdo energético da comum. O que pode ocorrer é a preservação do desempenho ao longo do tempo. Com bicos injetores e válvulas limpos, a pulverização do combustível se torna mais eficiente, o que favorece uma combustão mais uniforme. “Quando o sistema de alimentação permanece limpo, o motor trabalha mais próximo das condições para as quais foi projetado”, afirma Barbosa.



VALE A PENA USAR?

Tanto a gasolina comum quanto a aditivada atendem às especificações da ANP e podem ser utilizadas com segurança na maioria dos carros. A principal diferença é que a aditivada atua de forma preventiva, ajudando a evitar o acúmulo de resíduos no sistema de alimentação. Já a gasolina premium possui maior octanagem e é indicada para motores de maior compressão ou veículos que exigem combustível com maior resistência à detonação. Assim, mais importante do que escolher o combustível mais caro é seguir as recomendações do fabricante e abastecer em postos confiáveis, garantindo a qualidade do combustível e a durabilidade do motor.

COLUNA

Instalar ponto de recarga já é um direito em SP, mas a polêmica não acabou

ENTENDA AS NOVAS NORMAS PARA PONTOS DE RECARGA EM VAGAS DE CONDOMÍNIO



Marli Olmos
Repórter especial
do Valor Econômico
especializada
na indústria
automobilística

Depois de quase dois anos de debates técnicos, viagens ao exterior e simulações de incêndio, o Corpo de Bombeiros do estado de São Paulo publicou, em março, as novas normas para instalação de carregadores de veículos elétricos em edifícios comerciais e residenciais.

A Portaria 003/970/2026 chega logo após a sanção da lei estadual (18.403), que assegura aos condôminos o direito de instalar pontos de recarga em suas vagas de garagem privativas, desde que arquem com os custos da obra.

Cabe ao Corpo de Bombeiros de cada estado elaborar a regulamentação. Mas, em geral, as decisões de São Paulo tendem a guiar as demais Unidades Federativas.

Tudo começou em abril do ano passado, quando os bombeiros pau-

listas foram consultados por um técnico que fora chamado para instalar uma tomada para carro elétrico em um edifício residencial.

Eles perceberam que nada sabiam a respeito do tema. Decidiram consultar os representantes das marcas de veículos elétricos. A Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE) organizou simulações e viagens a países nos quais a eletromobilidade está mais avançada. O assunto provocou tanta discussão que exigiu a necessidade de duas consultas públicas.

As regras de São Paulo determinam que a responsabilidade pela instalação dos pontos de recarga cabe ao responsável técnico ou empresa instaladora, que deverá seguir algumas normas de segurança.

A regulamentação de São Paulo é um marco importante, porque

assegura o direito de instalação do ponto de recarga, algo que antes nem era reconhecido em alguns edifícios. Também estabelece parâmetros claros no caso da construção de novos edifícios.

Mas o debate em torno do tema está longe de se esgotar. Primeiro, porque a lei paulista se refere apenas a vagas privativas. Não definiu o que fazer em situações de vagas rotativas ou públicas.

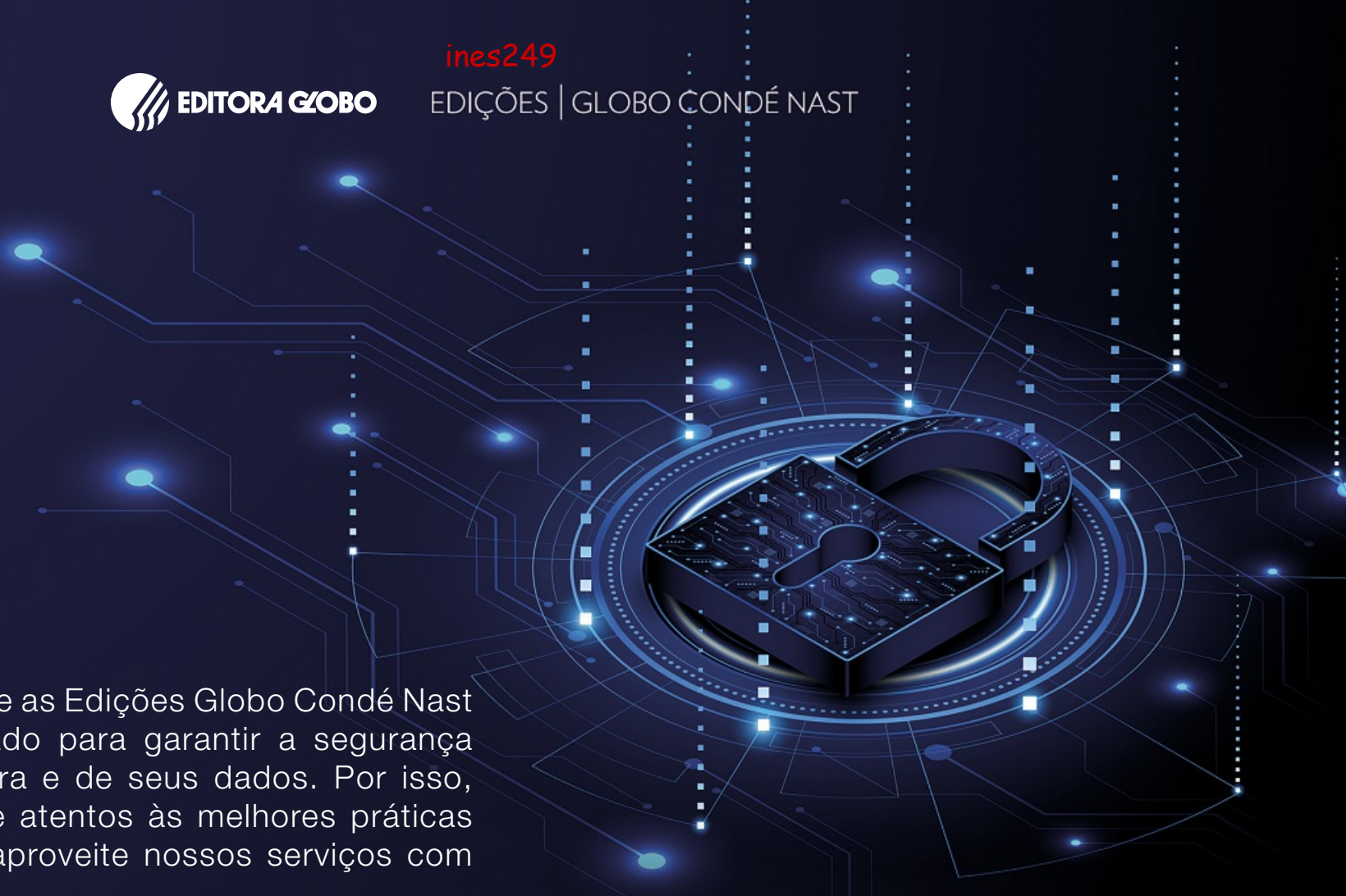
Soluções existem. Na vaga privativa, a pessoa tem a possibilidade de puxar um cabo diretamente do medidor de energia do apartamento até a vaga, por exemplo. Já na rotativa, é preciso, antes de mais nada, definir qual delas terá o ponto de carregamento. Já existem sistemas inteligentes para medir o consumo individualmente. O uso da energia pode, por exemplo, ser gerenciado por aplicativo, como ocorre em eletropontos públicos.

A mobilidade elétrica não é uma tendência passageira, mas sim uma realidade que exige planejamento. Por isso, no caso dos edifícios mais antigos, cabe aos moradores encontrar as melhores soluções. Isso pode exigir despesas coletivas nem sempre aceitas por todos. Como outras discussões entre condôminos, o tema é polêmico.

Síndicos se veem pressionados entre os moradores que sugerem a adaptação e os que alegam não ter interesse em uma estrutura para carros elétricos. A garagem do prédio, espaço neutro, torna-se, assim, símbolo de mais um conflito urbano; mais uma dificuldade de conciliar interesses individuais com necessidades coletivas.

A lei e a portaria são avanços, mas o verdadeiro teste será a capacidade de síndicos, moradores e administradores de transformar regras em prática. **A**





A Editora Globo e as Edições Globo Condé Nast estão ao seu lado para garantir a segurança da sua assinatura e de seus dados. Por isso, estamos sempre atentos às melhores práticas para que você aproveite nossos serviços com total confiança.

Confira algumas dicas de segurança:

Central de atendimento: Nunca pedimos o código de segurança do seu cartão de crédito por telefone. O código de segurança é formado por aqueles 3 dígitos impressos no cartão. Se receber uma ligação solicitando essa informação, desconsidere e não forneça!

SMS ou WhatsApp: A Editora Globo e as Edições Globo Condé Nast nunca enviam links para preenchimento de dados de pagamento. Caso receba algum link com um formulário solicitando os dados de cartão, desconsidere e não preencha!

Multa indevida: Nunca enviamos links, mensagens ou fazemos ligações para quitação de valores em aberto ou com cobrança de multa pelo cancelamento da sua assinatura.

Cobrança em domicílio: A Editora Globo e as Edições Globo Condé Nast nunca enviam cobradores a domicílio. Se alguém se apresentar como representante da Editora Globo ou Edições Globo Condé Nast para cobrar uma quantia em casa, desconsidere e não atenda!

Boleto bancário: Fique atento às informações do boleto bancário. Antes de efetuar o pagamento, confira o CNPJ e o beneficiário na tela de pagamento.

FIQUE ATENTO ÀS TENTATIVAS DE FRAUDE

Canais oficiais de atendimento:

São Paulo e demais localidades: 4003-9393

WhatsApp ou Telegram: (11) 4003-9393

Horário de Atendimento: de segunda à sábado
das 08:00 às 15:00.

5 COISAS SOBRE...

Honda CITY SPORT

R\$ 154.800

**RAZÕES
PARA
COMPRAR**

**MOTIVOS
PARA
PENSAR
BEM**

CONSUMO

O City não precisa de motor turbo para ser econômico. Segundo o Inmetro, faz 13,2 km/l na cidade e 15 km/l na estrada com gasolina. E não é incomum ver o computador de bordo marcar médias superiores às homologadas. Pena que o tanque de combustível tenha apenas 39,5 litros.



1



TOURING DISFARÇADO

Apesar da nomenclatura e dos adereços estéticos, o City Sport não tem nenhuma mudança mecânica em relação à versão Touring, na qual se baseia. Até o desenho da grade e as rodas de 16" são os mesmos. E a versão "esportiva" custa R\$ 3,1 mil a mais, o que dificulta a escolha.

SEGURANÇA

Desde a versão EX, o City 2026 tem o pacote de segurança ativa Honda Sensing com controle de cruzeiro adaptativo (ACC), frenagem automática de emergência, assistente de permanência em faixa e farol alto automático. Além de ser completo, o sistema funciona muito bem.



2



INVADE SEGMENTO DOS SUVs

Já que falamos de preço, o City Sport é o hatch compacto mais caro do Brasil, ocupando uma faixa em que já aparecem SUVs como WR-V EXL, Chevrolet Tracker LT e Jeep Renegade Altitude, por exemplo. Por R\$ 6 mil a mais, é possível colocar na garagem um Fiat Pulse Abarth de 185 cv.

EQUIPAMENTOS

Afora todo o pacote de segurança, o City 2026 traz freios a disco nas rodas traseiras, freio de estacionamento eletrônico, ar-condicionado digital de duas zonas, painel de instrumentos parcialmente digital, faróis de LED, chave presencial, partida por botão e bancos de couro.



3



FALTA ESPORTIVIDADE

Uma vez citado o Pulse Abarth, não podemos deixar de mencionar que a ousadia do City Sport fica restrita ao visual. A experiência ao volante é como em um hatch compacto comum. Falta esportividade efetiva no desempenho, até porque o câmbio CVT é focado em conforto e economia.

ESPAÇO INTERNO

Com 4,34 metros de comprimento e 2,60 m de entre-eixos, o City é o maior hatch compacto do Brasil — chega a ter mais espaço que alguns SUVs. O sistema de bancos Magic Seat aumenta ainda mais o aproveitamento. Só o porta-malas, de 268 litros, fica abaixo da crítica.



4



ÂNGULOS DE TRANSPOSIÇÃO

Por ter só 14,4 centímetros de vão livre em relação ao solo e 15,3° de ângulo de ataque, o City Hatch Touring Sport está sujeito a raspar com boa dose de frequência a saída do para-choque dianteiro em valetas, saídas de garagem e lombadas, obstáculos muito comuns em nossas ruas.

CONFORTO

Contrariando a proposta esportiva do nome, o City Sport é um carro muito confortável no uso cotidiano. Tem bom acerto de suspensão, bancos que apoiam bem o corpo — e não cansam o motorista em longas jornadas ao volante — e ergonomia acertada.



5



CENTRAL MULTIMÍDIA

Embora ofereça conectividade sem fio, deixa a desejar em modernidade e experiência de uso, especialmente pelo preço do modelo. A tela de 8" é acanhada e tem resolução inferior à dos sistemas de modelos rivais. Além disso, a câmera de ré tem qualidade de imagem ruim à noite. **A**

NO MUNDO DOS NEGÓCIOS, CADA BALANÇO CONTA UMA HISTÓRIA.

Descubra o poder do **VALOR EMPRESAS 360**: todos os insights em um só lugar.

Nessa temporada de balanços, não desvendamos apenas as demonstrações financeiras, mas também exploramos a essência das instituições com uma visão ampla das empresas brasileiras, consolidando conteúdos do **Valor Econômico**, **Pipeline**, **Valor Investe** e **Valor PRO**.

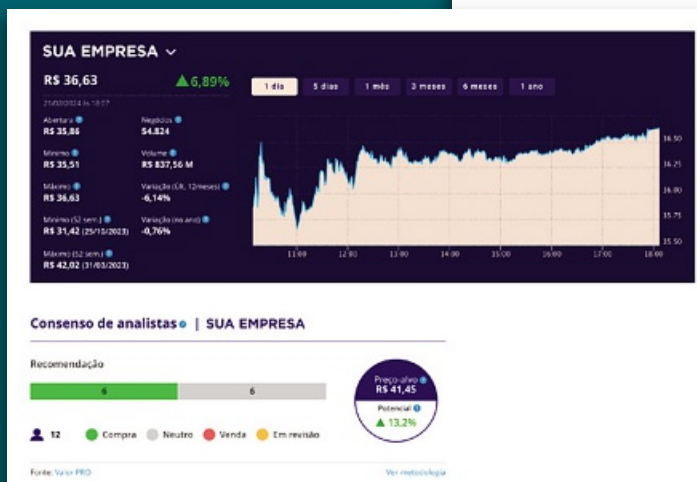
Vá além dos números. Acesse análises estratégicas, cotações, notícias e tenha em mãos a chave para o entendimento profundo do universo empresarial.

DESVENDE O MUNDO DOS NEGÓCIOS E CONFIRA:



BALANÇO DETALHADO E FATOS

RELEVANTES: veja os balanços mais recentes e informações cruciais para sua análise de mercado.



VALOR DAS AÇÕES E RECOMENDAÇÕES: histórico de valores, consenso de analistas para preço alvo e recomendações de compra ou venda.



Enriqueça sua experiência e destaque-se.

VALOR EMPRESAS 360

Para quem investe sabendo

valor.globo.com/empresas360

Valor ECONÔMICO | **Valor** EMPRESAS360

COLUNA

Meu carro inesquecível...

... FOI UM FRACASSO DE VENDAS CHAMADO BMW 507, UMA ESCULTURA QUE ME ENCANTOU AO PRIMEIRO OLHAR

Desde 1983, quando comecei a lidar com automóveis, ouço as mesmas perguntas. “Qual foi o carro mais legal que você dirigiu?” é uma das mais frequentes. Não contabilizei, mas nesses mais de 40 anos de estrada devo ter dirigido milhares de carros — e, assim, minhas respostas variavam. Ou decepcionavam: “Você disse Kombi?”.

Mas qual foi o inesquecível? Cheguei a uma conclusão meses atrás: foi o BMW 507 1957, um carro que se recusa a envelhecer mesmo 70 anos depois do lançamento, em 1956.

Dirigi o 507 no intervalo do lançamento do Compact, em 1984, na Itália. Empenhada em enaltecer sua história, a BMW deslocou de seu museu em Munique (Alemanha) clássicos como o Dixie 1929 (um Austin Seven com lo-

gotipo BMW) e o CSL 1973, todos disponíveis para avaliação. No horário do almoço, pedi para guiar o 507 mais uma vez — e fui liberado para ir sem a companhia de um mecânico. Você já teve a sensação de sair do carro mais leve do que entrou? Foi assim comigo.

O 507 é um roadster de linhas fluidas e sem excessos. Capô longo com as entradas de ar (o duplo-rim da marca) mais elegantes já vistas em um BMW. Não era um carro excepcional: os freios pareciam de borracha, as quatro marchas do câmbio manual eram longas, a suspensão com eixo rígido e barras de torção na traseira exigia cuidado nas curvas e, apesar da cativante sinfonia, o motor V8 não era tão esperto assim. Mas me encantou.

O 507 nasceu da iniciativa do importador de automóveis Max

Hoffman. Austríaco radicado nos Estados Unidos, Hoffman convenceu a BMW a fabricar um roadster elegante e luxuoso para ser exportado para a Califórnia, reduto de milionários da indústria cinematográfica. Ele encomendaria mil unidades. Hoffman já tinha persuadido a Mercedes-Benz a levar o 300SL para a América, em 1954, e sugerido à Porsche que lançasse o 356 Speedster no mesmo ano, carros que abriram as portas para as duas marcas no mercado norte-americano. A BMW, àquela altura, tinha só três modelos de carros: o BMW Isetta, fabricado sob licença da marca italiana, e os sedãs de luxo 501 e 502. Aceitou a proposta e apresentou o esboço do 503, um cupê.

Hoffman não gostou e confiou o projeto ao designer Albrecht Goertz. Quando o 507 foi apresentado em Nova York, em 1955, causou comoção: choveram pedidos. Mas a BMW não tinha como fabricar em escala industrial um carro de linhas sinuosas esculpidas em alumínio, e entregou a tarefa aos artesãos da Carrozarias Baur, em Stuttgart. Cada unidade era construída à mão, o que elevou o preço final dos pretendidos US\$ 5 mil (US\$ 60 mil corrigidos) para o dobro. O 300 SL, vendido a US\$ 80 mil, entregava mais desempenho e era mais dramático aos olhos do comprador.

O 507 foi fracasso de vendas. Cansada de perder dinheiro, a BMW encerrou a produção três anos mais tarde, com apenas 252 unidades fabricadas. A marca, que tentava se recuperar das consequências da Segunda Guerra, quase foi à falência: o que a salvou foi a pequena BMW Isetta — outro carro que, a propósito, também consta da minha lista dos mais legais que dirigi. **A**



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

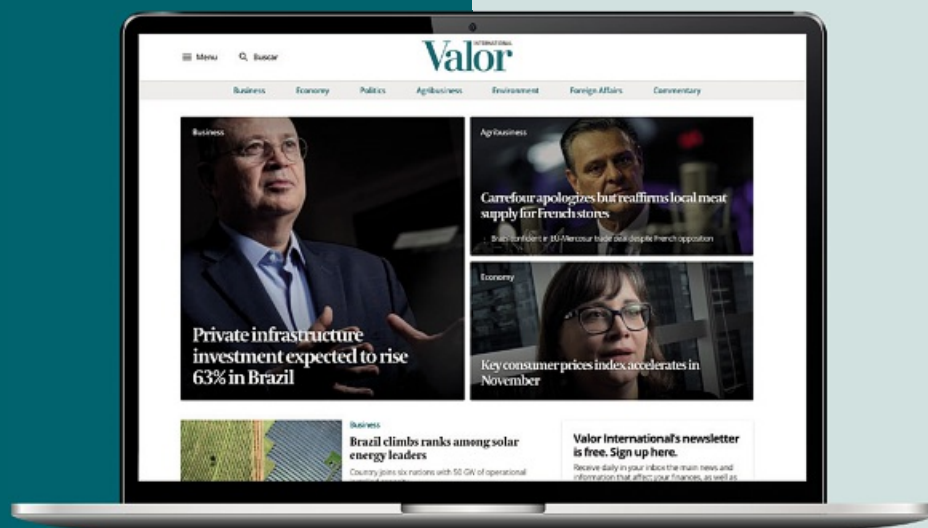


Valuable insights for foreign investors in Brazil

Whether you are an experienced investor or someone planning to invest in Brazil, **Valor International** is your trusted resource for a comprehensive understanding of the country's economic and political environment.

Maior cobertura para investidores estrangeiros no Brasil

Seja você um investidor experiente ou alguém que pretende investir no Brasil, o **Valor International** é a referência para entender o cenário econômico e político do país de forma clara e aprofundada.



Sign up for the
Valor International newsletter
and stay always informed!
valorinternational.com.br



Inscreva-se agora na newsletter
do **Valor International**
e fique sempre bem-informado!
valorinternational.com.br

Valor utilizes generative AI to translate its content, with oversight from the editorial team to ensure accuracy. In accordance with Grupo Globo's Editorial Principles, the texts contain notices indicating the use of AI under human supervision.

O **Valor** utiliza IA generativa na tradução dos conteúdos, sempre supervisionados pela equipe editorial para garantir precisão. Em conformidade com os Princípios Editoriais do Grupo Globo, os textos incluem avisos indicando o uso de IA sob supervisão humana.

CAOA CHANGAN, MUITO PRAZER!

BRASIL RECEBE MAIS UMA MARCA CHINESA, MAS ESTA RESOLVEU FAZER DIFERENTE: ASSOCIOU-SE AO GRUPO CAO A E APOSTARÁ EM SUVs FLEX, ALÉM DE HÍBRIDOS E ELÉTRICOS

 Jady Peroni, Chongqing (China)

Em 2025, o Salão do Automóvel de São Paulo foi palco para a estreia oficial da Caoa Changan no Brasil. O grupo brasileiro e a marca chinesa formam uma aliança estratégica, tendo planos ousados de vender carros a combustão, híbridos (plenos e plug-in) e elétricos em nosso mercado com o intuito de incomodar fabricantes como BYD e GWM. Para isso, a estreia está a todo vapor: promessa de abertura de 50 concessionárias e lançamento de quatro produtos até o fim deste ano.

A parceria, importante explicar, ainda não é uma sociedade — ainda! Por enquanto, a Caoa será distribuidora de produtos Changan e montará ao menos três veículos da marca chinesa na fábrica de Anápolis (GO), no sistema “peça a peça”, o mesmo da GWM: os componentes chegam de fora totalmente desmontados, sem kits pré-prontos, e são montados aqui já com algum índice de nacionalização. Mas o projeto é mais ousado: prevê o desenvolvimento de um produto — ainda misterioso — específico para o Brasil nos próximos anos.

E se você pensa que a estreante escolheu um carro híbrido ou elétrico para o debut, enganou-se! Diferentemente do que fizeram outras fabricantes chinesas, o primeiro carro da Caoa Changan no Brasil é o Uni-T, um SUV médio a combustão que Autoesporte testou com exclusividade e conta tudo nas próximas páginas. Lançado no fim de março, com preço de R\$ 169.990 em versão única, já chega com produção nacional. Para montar o Uni-T e outros dois Changan em Anápolis, a Caoa modernizou a fábrica com um investimento de R\$ 5 bilhões — que se soma aos R\$ 3 bilhões já anunciados em 2023 para a Caoa Chery, que já é parceira do grupo há anos. Agora, a fábrica tem capacidade para produzir 160 mil veículos anualmente. Além do Uni-T, outros dois modelos da Changan serão montados no local a partir de 2027. Os SUVs da Chery também continuam a ser montados por lá. O volume total de investimentos, R\$ 8 bilhões, é do capital da própria Caoa e não de suas parceiras chinesas.





Mesmo sendo o segundo a chegar às lojas, Avatr 11 é o primeiro a receber preço no Brasil: a partir de R\$ 600 mil



CAOA CHANGAN TERÁ UM MODELO DE NEGÓCIO E PRODUÇÃO SIMILAR AO DA GWM, COM SUBMARCAS E MONTAGEM “PEÇA A PEÇA”



Todo esse movimento tem um objetivo claro: com Chery e Changan, a Caoa quer alcançar a marca de 100 mil carros produzidos por ano no Brasil. E, já em 2026, almeja obter 8% de participação de vendas no varejo, somando as duas marcas. Afinal, a chegada da Changan não muda a sociedade do grupo com a Chery. Tanto que, para aumentar a fatia, a Caoa ainda anunciou um novo investimento bilionário em Anápolis, em evento com direito à presença do presidente Lula. Esse novo aporte também diz respeito aos próximos lançamentos do grupo, que vão alternar entre as duas marcas entre os meses de abril e outubro deste ano. Ao todo, serão seis carros novos, sendo três de cada. Na lista estão produtos como os Caoa Chery Tiggo 9 e Tiggo 5X HEV, além dos Caoa Changan Avatr 11 e CS75.

Nesse ponto, resgato um pouco das negociações, porque a decisão de trazer a Changan para o Brasil não é nova. Fontes ouvidas por Autoesporte afirmam que a Caoa buscava desde 2020 uma nova parceira chinesa. Os brasileiros abriram conversas com diversos grupos, incluindo alguns que vieram para o país há pouco, como GAC e Saic (dona da MG). A escolha da Changan se deu pela facilidade de chegar a um acordo com os chineses em questões como produção local e comercialização, e também pelo vasto portfólio da marca.

Na China há mais de uma dúzia de opções entre SUVs, sedãs e até um subcompacto urbano. Todos eles são estudados pela empresa para o mercado nacional, mas o foco inicial, segundo Peng Tao, vice-presidente executivo global da Changan, serão os SUVs, pela preferência majoritária do público.

G318 deve ser o primeiro híbrido em série (REEV), mas submarca Deepal terá o nome ocultado por razões óbvias

Contudo, ao estudar o mercado brasileiro, a Caoa Changan tomou a decisão estratégica de equipar seu primeiro carro no país, o Uni-T, com motor turbo flex. Para





isso, adaptou o 1.5 turbo a gasolina da variante chinesa do SUV. Esse propulsor, inclusive, deve estar presente em outros SUVs nacionais, como o CS75, que tem chances de ser o terceiro lançamento da marca em solo brasileiro e até já aparece em silhueta no site oficial da empresa no Brasil. Com injeção direta, esse motor deve entregar 180 cv de potência e 30,5 kgfm de torque abastecido com gasolina ou etanol. O câmbio é automatizado de dupla embreagem e sete marchas. Na China, esse mesmo 1.5 turbo a gasolina rende até 192 cv e equipa o próprio Uni-T, o CS75 e o CS55, outro SUV médio também previsto para ser lançado por aqui.

Fato é que a Caoa Changan vai atuar no mercado com uma estratégia parecida com a da GWM, com uma linha de produtos dividida em submarcas, como Ora, Tank, Haval e Poer. Na China, a Changan tem cinco delas: Avatr, Deepal, Changan Uni, Changan Nevo e Changan LCV. No entanto, sabemos que algumas delas não seriam possíveis para o Brasil, até por uma questão (risos) de fonética. É o caso da Deepal, que tem um jipe 4x4 chamado G318. O SUV é um híbrido em série (REEV), como o Leapmotor C10, também conhecido como veículo de autonomia estendida. Tem boas chances de ser o escolhido para estreitar a tecnologia no portfólio nacional da marca ainda em 2026.

Por fim, a Caoa Changan nunca escondeu que pretende ter veículos com diversos tipos de motorização no mercado brasileiro. Porém, Peng Tao destacou que a marca tem planos de investir também em modelos híbridos plug-in (PHEV) e plenos (HEV). A expectativa é de que um deles seja o CS75 PHEV, ou seja, híbrido com recarga externa. Assim, o CS75 seria comercializado em versões apenas turbo flex e eletrificadas. Já o híbrido em série (REEV) pode ser o próprio G318. Entretanto, o segundo Caoa Changan a chegar efetivamente às ruas do Brasil é o elétrico Avatr 11, que já está em pré-venda desde o fim do ano passado. Cheio de tecnologias e equipado com dois motores elétricos que desenvolvem 585 cv, o SUV custa entre R\$ 599.990 e R\$ 619.990, dependendo da configuração.

Outra movimentação da Caoa Changan é a promessa de abrir 50 concessionárias em todo o país até o fim deste ano. A primeira foi inaugurada na Zona Sul de São Paulo (SP), conforme antecipado em primeira mão por Autoesporte. No local já existe uma loja da Caoa Chery, mas os times de venda e as redes de pós-venda serão independentes, porque aqui, como já ocorre na China, Changan e Chery são rivais. Se a estratégia está formada e em execução, resta agora ver como anda o primeiro Caoa Changan nacional. **A**

SUV médio CS75 será o terceiro lançamento da operação no Brasil e deve chegar em versões flex e PHEV

DNA CHINÊS,



Eu estava na China pela primeira vez quando percebi algo curioso: apesar de viverem no maior polo automotivo mundial, os chineses são menos exigentes que os brasileiros quando o assunto é carro. Não me leve a mal, pois não acho que estamos errados. E, ao que parece, a Caoa Changan também concorda. Tanto que, para lançar seu primeiro carro em nosso mercado, o Uni-T, a empresa brasileira optou por montá-lo na fábrica de Anápolis (GO) e fazer algumas adaptações para que o SUV de origem chinesa aprendesse o sotaque brasileiro.

Falando sob a ótica de quem conheceu as duas versões do SUV médio, a chinesa e a brasileira, digo de antemão que a estratégia de ajustar o carro para o gosto do consumidor brasileiro foi certa, e vou explicar por que mais adiante. Tudo bem que escolher um motor a combustão em vez de híbrido é um movimento audacioso em 2026. Porém, o preço de R\$ 169.990 pela versão única, Infinity, é o xeque-mate que pode tirar o sono tanto de Toyota Corolla

Cross e Jeep Compass, seus rivais diretos, como o de SUVs compactos como Honda HR-V e Hyundai Creta.

Claro que a missão do Uni-T não será fácil de cumprir, mas a Caoa Changan parece preparada para isso. Afinal, além de trazer a nova geração do Uni-T, mais atualizada, fez o motor 1.5 turbo virar flex já desde o lançamento. Autoesporte testou o modelo em primeiríssima mão para entender qual é o resultado dessa mistura de China com Brasil.

De forma não tradicional, começo este teste pela lista de equipamentos recheada, algo inerente ao DNA dos chineses. Mais do que justo, já que o carro anda até por controle remoto. Isso acontece graças ao assistente de estacionamento que funciona pela

PUNTO

CAOA CHANGAN UNI-T INFINITY | R\$ 169.990

**SUV MÉDIO COM MOTOR TURBO FLEX VENDIDO EM
VERSÃO ÚNICA SEGUE UM CAMINHO DIFERENTE DO
DE OUTROS CHINESES; ESTRATÉGIA VAI DAR CERTO?**

 Jady Peroni |  Renato Durães



USO BRASILEIRO



chave, o que eu só tinha visto em modelos de luxo alemães, como o novo BMW X3. Se você quer estacionar em uma vaga apertada, por exemplo, pode alinhar o veículo, sair dele e ativar a função para que ele ligue e se movimente, para a frente ou para trás, com o apertar de um botão. E até endireita a roda, se necessário.

No Brasil, o Uni-T será vendido por enquanto em sua versão mais completa. Entre os recursos de série estão sistema de som com 11 alto-falantes, bancos do motorista e passageiro com ajustes elétricos, massagem, aquecimento e ventilação, carregador de celular por indução e sensores de estacionamento dianteiros e traseiros. Para o motorista, há um sistema de som individual, ideal para atender ligações sem interromper a música para os passageiros. Belo mimo.

Ao entrar na cabine, o maior impacto vem do conjunto de telas digitais. A central multimídia de 12,3 polegadas tem conexão sem fio para Android Auto e Apple CarPlay. Meu primeiro contato com o SUV foi breve, mas a interface desse equipamento parece ser muito prática. Toda a operação para conectar meu celular levou menos de 2 minutos. Fica a ressalva para os comandos do ar-condicionado de duas zonas, concentrados apenas na multimídia — algo que não agrada tanto os fãs de botões, como eu. Outra estrela é a “assistente virtual” residente. Ela reage ao seu comando de voz e até pisca luzes quando você dá a seta. O toque exótico é o difusor de fragrâncias. É o tipo de “mimo” que o brasileiro adora estranhar até começar a usar.

Gosto é relativo, e há até quem enxergue semelhanças entre o novato e o Honda HR-V no visual dianteiro. Mas não há como negar que o Caoa Changan Uni-T tem personalidade, característica nata do povo brasileiro. O design tem potencial para agradar ao fugir do lugar-comum: é moderno e a proposta esportiva é típica de um SUV cupê. Esse apelo é reforçado por detalhes como grade tridimensional, faróis de LED afilados, linhas bem demarcadas na carroceria, spoiler traseiro em V e quatro saídas de escapamento funcionais. As rodas de liga leve são de 20 polegadas, assim como na China, mas aqui são calçadas com pneus da Pirelli.

Para além do design, algo que chamou minha atenção no estreante é o tamanho. Embora não pareça, o Caoa Changan Uni-T é um SUV de dimensões generosas. São 4,54 metros de comprimento, bem mais que os 4,46 m de um Corolla Cross ou 4,40 m de um Jeep Compass, e 2,71 m de entre-eixos — ou seja, a mesma medida do Caoa Chery Tiggo 8, um carro de sete lugares.

Com esse porte, o Uni-T é maior do que grande parte dos SUVs de categoria C à venda em nosso país. Isso pode fazer muita diferença a seu favor quando lembramos que custa R\$ 170 mil. Na cabine, mesmo pessoas mais altas, acima de 1,80 m, desfrutam de espaço generoso para as pernas, uma vez que o assoalho é quase plano. Só o assento traseiro parece ser um pouco mais baixo do que deveria, mas nada que incomode. Os passageiros de trás ainda podem aproveitar itens como saída de ar e uma porta USB-C.

Embora tenha ótimo espaço, o Uni-T fica atrás dos rivais no quesito porta-malas. E olha que o compartimento foi adaptado para o Brasil, alcançando 425 litros, contra 350 l da versão chinesa. A solução para isso foi reposicionar o kit de ferramentas, levando-o para o fundo do compartimento, e, com o espaço extra, rebaixar o estepe temporário e usar um assoalho em dois níveis. O arranjo do bagageiro parece um pouco improvisado e pode atrapalhar a disposição das malas. E, apesar do esforço, o volume ainda fica abaixo dos 440 l de um Corolla Cross ou 498 l do Volkswagen Taos, superando apenas os 410 l do Compass.

A preocupação com a exigência dos brasileiros motivou a Caoa Changan a melhorar o acabamento do Uni-T nacional em relação ao do SUV chinês, e isso foi feito desde as portas traseiras até o painel central. O Uni-T do Brasil traz materiais de melhor qua-

lidade e quase totalmente sensíveis ao toque, com muito menos plástico rígido do que o irmão asiático.

Segundo a marca, o pacote Adas de assistência ao motorista, que inclui frenagem autônoma de emergência, alerta de ponto cego, controle de cruzeiro adaptativo (ACC) e alerta de saída de faixa, também foi adaptado para o Brasil, com três radares. Para finalizar, o SUV é equipado com seis airbags e câmeras 360 graus – que, embora sejam uma “mão na roda” na hora de estacionar, poderiam ter uma qualidade de imagem melhor, em minha opinião.

Depois do primeiro contato, lá fui eu dirigir o Caoa Changan Uni-T em nossa pista de testes, o Rota 127 Campo de Provas. E é sob o capô que o toque brasileiro pulsa mais forte, já que o SUV é equipado com um motor 1.5 turbo flex. Na China, somente a gasolina, esse propulsor de quatro cilindros, 16

Maçanetas traseiras são embutidas, como no Honda HR-V. Uni-T tem bons espaços para objetos na cabine





Uni-T tem recursos como reconhecimento de placas de velocidade e ACC com assistente de congestionamento

válvulas e injeção direta rende até 192 cv. Para adaptá-lo ao etanol, a Caoa precisou ajustar toda a curva de potência e torque. Assim, são 180 cv de potência e 29,2 kgfm de torque máximo, o que torna esse motor o 1.5 turbo com o maior torque do mercado (sem considerar unidades híbridas). O câmbio é automatizado de dupla embreagem e sete marchas banhadas a óleo; em nosso primeiro contato, apresentou trocas muito suaves.

Entre as adaptações mecânicas do Uni-T para o Brasil, os amortecedores da suspensão foram recalibrados para evitar pancadas secas em nosso asfalto irregular, sem sacrificar a estabilidade. Nosso teste foi feito em pista fechada, então precisaremos de mais tempo com o carro em uso real para falar de conforto, mas a dinâmica em curvas fechadas me surpreendeu positivamente. A velocidades mais baixas, o isolamento acústico é honesto, porém os ruídos de vento e rolagem dos pneus aumentam bem a partir dos 80 km/h. Já a dinâmica de condução é interessante, com uma direção fir-

me, longe de ser anestesiada. Em nossos testes de aceleração, o Uni-T foi de zero a 100 km/h em excelentes 8 segundos, bem abaixo de Compass, Corolla Cross e até Renault Boreal, que o fazem já perto dos 10 s. E isso tudo com um toque de diversão, porque o Uni-T traz a função Launch Control, típica de esportivos premium. Basta manter os dois pedais pressionados simultaneamente, tirar o pé do freio e apreciar uma bela arrancada com os giros controlados eletronicamente.

Também chamou a atenção a retomada de 60 km/h a 100 km/h em 5,1 s. No Caoa Chery Tiggo 7, mesmo sendo 20 kg mais leve (o Uni-T pesa 1.486 kg e o Tiggo 7, 1.466 kg), aferimos 5,8 s. Por outro lado, consumo não parece ser um ponto forte do novato. Em nossas simulações, com gasolina e o ar ligado, o Uni-T fez 9,7 km/l em ciclo urbano e 10,2 km/l no rodoviário, ficando abaixo dos 10,5 km/l e 12,4 km/l, respectivamente, divulgados pelo Inmetro. Está na média da concorrência, diga-se, mas os números passam longe de empolgar.

A experiência ao volante do Caoa Changan Uni-T deixa a impressão de um bom equilíbrio. O SUV entrega espaço de SUV médio e alto nível de tecnologia pelo preço de SUV compacto, sem abrir mão de coisas que o brasileiro valoriza, como performance e conforto. Falta uma motorização híbrida? Talvez. Se o mercado abraçará o novato, só o tempo dirá, mas o potencial para incomodar os rivais mais tradicionais é inegável. **A**

FICHA TÉCNICA

CAOA Changan UNI-T INFINITY

PREÇO
R\$ 169.990

NÚMEROS



ACELERAÇÃO

0 - 40 km/h: **2,3 s**
0 - 80 km/h: **5,6 s**
0 - 100 km/h: **8 s**
0 - 120 km/h: **11,1 s**
0 - 400 m: **15,8 s**
0 - 1.000 m: **29 s**
Veloc. a 1.000 m: **179,8 km/h**
Vel. real a 100 km/h: **97 km/h**

RETOMADA

40 - 80 km/h (Drive): **3,8 s**
60 - 100 km/h (D): **5,1 s**
80 - 120 km/h (D): **5,8 s**

FRENAGEM

100 - 0 km/h: **40 m**
80 - 0 km/h: **25,6 m**
60 - 0 km/h: **14,1 m**

CONSUMO

Urbano (G): **9,7 km/l**
Rodoviário (G): **10,2 km/l**

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Diant., transv., 4 cil. em linha, 1.5 16V, injeção direta, turbo, flex

POTÊNCIA

180 cv entre 4.200 rpm e 5.500 rpm

TORQUE

29,2 kgfm entre 1.500 rpm e 4.000 rpm

CÂMBIO

Dupla embreagem, 7 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

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

FREIOS

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

PNEUS E RODAS

245/45 R20

TANQUE

55 litros

PORTA-MALAS

425 litros

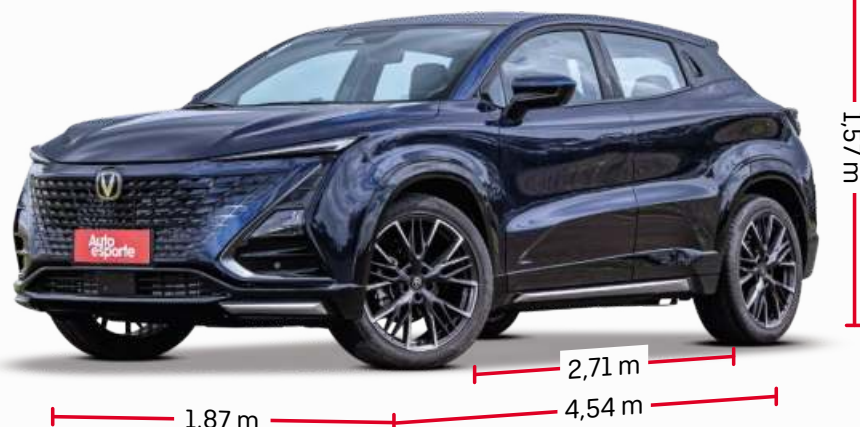
PESO

1.486 kg

O QUE MAIS IMPORTA

O CARRO

- Espaço interno é amplo e confortável para os passageiros, com acabamento refinado para o preço
- Garantia de fábrica é de sete anos, porém limitada a 150 mil km
- Motor 1.5 turbo flex tem o maior torque do mercado; o desempenho anima muito mais que o consumo



CURIOSIDADES

- **Item de carro de luxo:** Uni-T pode ser manobrado de forma remota pela chave
- **Freios competentes:** números dos testes de frenagem foram muito bons para o porte e peso do carro
- **Carro com cheirinho:** para quem gosta de mimos, Uni-T vai vir de fábrica com difusor de fragrâncias

MULTIMÍDIA



12,3 polegadas



Sensível ao toque

O design é típico de centrais de carros chineses, com comandos do ar-condicionado presentes apenas na tela digital, o que pode não agradar tanto. Já a funcionalidade do sistema é um ponto positivo

DESTAQUES



- Para ter um produto mais ajustado ao gosto dos brasileiros, a Caoa Changan decidiu lançar o Uni-T já com produção nacional, na fábrica de Anápolis (GO). A montagem é realizada no estilo "peça a peça", como faz a GWM, o que possibilita ter componentes nacionalizados desde o início e tropicalizar elementos como a suspensão e itens de acabamento. O Uni-T é o primeiro de três carros da Changan que serão fabricados no país pela Caoa e o primeiro de quatro lançamentos que a marca fará no mercado brasileiro ainda em 2026, incluindo híbridos e elétricos.

COMO ANDA?



Zero a 100 km/h

8 segundos

Com a ajudinha do Launch Control, Uni-T acelera como um BYD Song Pro e deixa outros SUVs médios a combustão para trás.

PONTOS



Relação entre preço, porte e nível de tecnologia, espaço interno e conforto. Excelente desempenho e boa dinâmica de condução



Consumo elevado e câmbio de dupla embreagem podem afugentar clientes; volume do porta-malas e garantia limitada a 150 mil km

DUELO PELO REINADO

GEELY EX2 PRO VEIO PARA BRIGAR
COM O LÍDER DE VENDAS ENTRE OS
CARROS ELÉTRICOS, O BYD DOLPHIN
MINI, NA FAIXA DOS R\$ 120 MIL

🖨️ Jady Peroni | 📷 Renato Durães

R\$ 119.990
BYD DOLPHIN
MINI GS



Gostaria de começar este comparativo com um pedido: resgate sua criança interior e imagine que a vida é um grande jogo de tabuleiro. A partida da vez trata do universo dos carros elétricos, que tem como líder absoluto de vendas o BYD Dolphin Mini. Porém, um novato chinês chegou para desafiar seu reinado: o Geely EX2 Pro. Ambos são boas opções para quem busca comprar seu pri-

meiro carro elétrico, mas, na faixa de R\$ 120 mil, também são alvo de motoristas de aplicativo e taxistas. Então acomode-se, pois os dados serão lançados para descobrir quem vence essa disputa.

A primeira fase do jogo, claro, é sobre custos. O preço de R\$ 119.990 do Dolphin Mini chama a atenção — e ele começa na frente, já que recentemente o EX2 ficou mais caro,

R\$ 123.800
GEELY
EX2 PRO



passando a custar R\$ 123.800 na versão de entrada, a Pro. Os dois se armam com garantia de oito anos para a bateria e de seis anos para o veículo. Porém, se você pretende fazer uso comercial, ambos reduzem para dois anos a garantia para o carro. No caso da BYD, ainda existem algumas pegadinhas, já que itens como amortecedores, suspensão e multimídia têm cobertura menor, de três anos. Para o EX2 Pro, a limitação é de 150 mil km.

As revisões dos dois veículos devem ser feitas a cada 12 meses ou 20 mil km rodados. Os custos são bem parecidos, com uma diferença de apenas R\$ 611 nos cinco primeiros serviços, sendo o EX2 mais em conta. Para evitar surpresas ruins pelo caminho, também é importante adquirir um seguro, que fica, em média, em R\$ 4.897 para o BYD e R\$ 3.861 para o Geely – portanto, mil reais mais barato. Assim, o EX2 Pro avança no tabuleiro.

Visualmente, os competidores seguem direções opostas. O Geely EX2 aposta em um design minimalista e arredondado, com faróis de LED alongados. Já o BYD Dolphin Mini é um personagem mais ousado e futurista, com vincos e lanternas conectadas. Suas rodas de liga leve de 16" complementam o visual, que, particularmente, me agrada mais. Por outro lado, o rival tem rodas de 15" com calotas.

O novato, entretanto, rouba a cena quando o assunto é porte, quesito que o leva a assumir a liderança no jogo. Com seu entre-eixos de 2,65 metros, equivalente ao de um SUV médio como o Toyota Corolla

Vão livre em relação ao solo do EX2 Pro é 5 cm maior que o do Dolphin Mini, e isso ajuda em lombadas



Cross, o espaço para quem viaja na segunda fileira é surpreendente. Os passageiros contam ainda com recursos como saída de ar-condicionado, portas USB-C e um compartimento de 28 litros sob o banco traseiro – itens ausentes no Dolphin Mini, que tem 2,50 m de entre-eixos. Em comprimento, o EX2 é exatamente 36 centímetros maior.

O volume do porta-malas é outro fator decisivo na disputa. O Geely oferece bagageiro de 375 litros – o mesmo de um Volkswagen T-Cross – somado a um compartimento extra de 70 l sob o capô dianteiro, totalizando 445 l de volume. É um “inventário” de respeito se comparado aos modestos 230 l do Dolphin Mini, que flerta com a capacidade de subcompactos de entrada, como o Fiat Mobi (215 l). É bom lembrar que nenhum deles tem estepe, apenas um kit de reparo emergencial.

No quesito equipamentos – e olhando para rivais a combustão na mesma faixa de preço –, ambos são generosos, com seis airbags, freio de estacionamento eletrônico, monitoramento de pressão dos pneus, sensor de estacionamento traseiro e câmeras de ré. No BYD Dolphin Mini, contudo, as imagens são de melhor qualidade e há função 360 graus.



A central multimídia de 14,6" do EX2 é fácil de mexer, mas até então tinha como penalidade a falta de conexão para Android Auto e Apple CarPlay. Ainda bem que a Geely resolveu essa questão em uma atualização recente. No entanto, o sistema da BYD me agrada mais, mesmo com uma tela (que é giratória) menor, de 10,1". O menu é simples, todas as funções são facilmente encontradas. Além disso, tem mais botões e atalhos para o ar-condicionado, o que facilita a vida a bordo.

BYD Dolphin Mini traz telas menores, mas sua central multimídia é mais intuitiva





EX2 Pro dispõe de muito mais espaço para malas, porém tem rodas de aço; já as do Dolphin Mini são de liga leve

É o Dolphin Mini, portanto, que ganha a disputa de dados da vez, já que ainda tem ajustes de altura e de profundidade do volante, painel de instrumentos configurável, carregador de celular por indução e ajuste elétrico no banco do motorista. Sem falar no acabamento, que é mais refinado, com uma boa mistura de texturas ausente no rival.

Dando “partida”

Chegamos a outro ponto decisivo do jogo: a dinâmica. Você deve ter se perguntado onde fica o motor do EX2, já que sob o capô há um compartimento extra. Pois bem, o motor elétrico é instalado no eixo traseiro. Ou seja, esse é um dos poucos carros (elétricos ou não) com tração traseira disponíveis no Brasil.

Com 116 cv de potência e 15,4 kgfm de torque, o Geely precisou de 9,7 segundos para ir de zero a 100 km/h em nossos testes no Campo de Provas Rota 127. O conjunto garante uma aceleração gradual e mais esperta que a dos 75 cv e 13,8 kgfm do Dolphin Mini. Os 41 cv de diferença se refletem no desempenho, visto que o BYD cumpre o zero a 100 km/h em longos 14,5 s, mesmo sendo 61 kg mais leve que o rival (1.239 kg contra 1.300 kg).

Ambos são espertos na cidade, ainda que o Geely tenha uma dinâmica melhor. Nas retomadas, por exemplo, o estreante supera com fôlego o rival, com destaque para a prova de 60 km/h a 100 km/h, feita em 5 s. O BYD, por sua vez, precisou de 8,3 s. A distância em relação ao solo tem diferença de 5 cm (11 cm para o BYD e 16 cm para o Geely), e isso se reflete muito no momento de passar por lombadas, valetas e outros obstáculos urbanos.

Por outro lado, o Dolphin Mini surpreende na ergonomia, graças aos ajustes elétricos e à possibilidade de alterar a profundidade do volante. Confesso que não sou muito fã de banco inteiriço (presente nos dois), por achar desconfortável para ajustar uma boa posição para a cabeça, mas o do BYD é mais agradável.

Caso você não saiba, a Geely é parceira da Renault no Brasil, o que ajudou na hora de tropicalizar a suspensão do EX2, que tem um ajuste mais acertado em virtude da experiência de uma marca que conhece bem o público brasileiro. Porém, admito que esperava um pouco mais de firmeza, pois senti que o hatch balança bastante — mesmo com um conjunto mais refinado, com suspensão traseira multilink.

Mas aí vem a surpresa. Embora a suspensão traseira do Dolphin Mini seja por eixo de torção, a BYD cumpriu sua promessa de fazer ajustes mais do que necessários para deixar o carro mais confortável, corrigindo seu principal alvo de críticas. A fabricante não fala exatamente no que me-xeu, mas a diferença é perceptível, já que o hatch ficou bem mais firme.





Os rivais, inclusive, têm algumas características parecidas, como o pedal do freio sensível. O do Geely, contudo, é mais alongado: é preciso pisar mais fundo para parar o carro por completo. Mas esse detalhe não se reflete na capacidade de frenagem, uma vez que o EX2 se sai muito bem. De 100 km/h a zero, por exemplo, a diferença em nosso teste de frenagem foi de 1 metro (veja na ficha técnica).

Como estamos falando de carros elétricos, nada mais justo do que encerrar com os números de con-

Geely EX2 deve carregador por indução, mas oferece variedade de porta-objetos





BYD Dolphin Mini
acomoda meros
230 litros no porta-
malas — que não
tem sequer tampão

Geely EX2 conta
com bagageiro
(bem) mais generoso,
além de 70 litros
no "frunk" dianteiro

sumo. Com uma bateria de 39,4 kWh, o Geely EX2 tem autonomia declarada de 289 km, segundo o Inmetro. Já o Dolphin Mini vem com uma bateria de 38 kWh, que possibilita rodar 280 km com apenas uma carga. Isso mostra que, mesmo com pouca diferença na capacidade, o EX2 tem um alcance maior. Ainda sim, nossas médias de consumo ficaram bem próximas — o modelo da Geely se saiu ligeiramente melhor, principalmente na estrada.

O tempo de “recarga de energia” também favorece o novato. O EX2 aceita cargas rápidas de até 70 kW, indo de 30% a 80% em apenas 21 minutos. Já o Dolphin Mini limita-se a 40 kW, e precisa de 30 minutos para recuperar o mesmo nível de carga.

Olho no lance

Antes de anunciarmos o vencedor, é importante falar de mercado. No primeiro bimestre deste ano, o EX2 vendeu 1.124 unidades, contra 7.723 do Dolphin Mini. Mesmo com vendas abaixo do ri-

val, o Geely fez tanto sucesso que o estoque inicial de lançamento se esgotou antes de atender à demanda, o que fez com que os números caíssem de forma significativa em fevereiro, para menos de 200 vendas, exigindo da marca uma corrida contra o tempo para trazer mais carros para o Brasil.

O sucesso não acontece à toa, já que o estreante entrega performance, bom espaço interno e porta-malas mais espaçoso, além de revisões e seguro mais em conta. O Dolphin Mini ficou longe de fazer feio: é mais equipado e tem melhor ajuste de suspensão por um preço ligeiramente menor. Entretanto, no último lance de dados e contando os pontos extras, é o EX2 que leva a grande vitória nessa partida. Mas pense bem, pois a BYD prepara atualizações importantes para o Dolphin Mini, como a implementação de um LiDAR com tecnologias avançadas de direção autônoma, até pouco tempo reservado apenas para carros de luxo. Que venham as próximas rodadas. **A**

*Cesta de peças: Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível (se aplicável)
 **Seguro: O valor é uma média entre as cotizações das principais seguradoras do país com base no perfil padrão de Autoesporte, sem bônus

BYD
Dolphin Mini

GEELY
EX2 Pro

BYD
Dolphin Mini
R\$ 119.990

GEELY
EX2 Pro
R\$ 123.800

SEU BOLSO		
PREÇO	R\$ 119.990	R\$ 123.800
CESTA DE PEÇAS*	R\$ 12.178	R\$ 13.422
REVISÕES (5 PRIMEIRAS)	R\$ 3.856	R\$ 3.245
SEGURO**	R\$ 3.985 (M) e R\$ 5.810 (F)	R\$ 3.196 (M) e R\$ 4.528 (F)
GARANTIA	6 anos (carro) e 8 anos (bateria)	6 anos (carro) e 8 anos (bateria)
CONSUMO CIDADE (AUTOESPORTE)	10,6 km/kWh	10,8 km/kWh
CONSUMO ESTRADA	6,2 km/kWh	6,8 km/kWh
DESVALORIZAÇÃO	4,5%	5,2%
CONCESSIONÁRIAS	211	37

TESTE		
ACELERAÇÃO		
0 - 100 km/h (segundos)	14,5 s	9,7 s
0 - 400 m (s)	19,3 s	17,2 s
0 - 1.000 m (s)	36,5 s	33,1 s
Velocidade a 1.000 m	131,5 km/h	135,5 km/h
Veloc. real a 100 km/h	97 km/h	97 km/h
RETOMADA DE VELOCIDADE		
40 - 80 km/h (Drive)	5,6 s	3,7 s
60 - 100 km/h (D)	8,3 s	5 s
80 - 120 km/h (D)	12,9 s	7,1 s
FRENAGEM		
100 - 0 km/h (metros)	39,9 m	40,9 m
80 - 0 km/h (m)	26,7 m	26,1 m
60 - 0 km/h (m)	16,3 m	14,9 m

DADOS DA MONTADORA		
MOTOR	Elétrico, dianteiro, síncrono, ímãs permanentes	Elétrico, traseiro, síncrono, ímãs permanentes
POTÊNCIA	75 cv	116 cv
TORQUE	13,8 kgfm	15,5 kgfm
VELOCIDADE MÁXIMA	130 km/h	140 km/h
CÂMBIO	Automático, 1 marcha	Automático, 1 marcha
BATERIA	38 kWh (LFP)	39,4 kWh (LFP)
AUTONOMIA (INMETRO)	280 km	289 km
CARREGAMENTO MÁXIMO	40 kW (DC)	70 kW (DC)
DIREÇÃO	Elétrica	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)	Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)
FREIOS	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
PNEUS	175/55 R16	205/65 R15
TRAÇÃO	Dianteira	Traseira
COMPRIMENTO	3,78 m	4,14 m
LARGURA	1,72 m	1,81 m
ALTURA	1,58 m	1,58 m
ENTRE-EIXOS	2,50 m	2,65 m
PESO	1.239 kg	1.300 kg
PORTA-MALAS (FABRICANTE)	230 litros	375 litros (tras.) e 70 l (diant.)

ITENS		
Airbags	6	6
Câmera 360°	S	ND
Banco com ajuste elétrico	S	ND
Freio de estac. elétrico	S	S
Painel de instrumentos	S	S
Rodas	15"	16"
Ar-condicionado digital	S	S
Carregador por indução	S	ND
Monitoramento dos pneus	S	S
Alerta de ponto cego	ND	ND
Assist. de partida em rampa	S	S
Sensor estacionamento tras.	S	S
Faróis de LED	S	S
Central multimídia	10,1"	14,6"
Apple e Android sem fio	S	S
Estepe	S	S
Assistente de perm. em faixa	ND	ND

S Série O Opcional ND Não disponível

NOTAS		
CONFORTO		
Acabamento	9	7
Espaço interno	7	9
Porta-malas	6	8
Ergonomia	8	7
Equipamentos de série	7	6
Equip. de segurança	7	7
Subtotal	44	44
DINÂMICA		
Motor	6,5	8
Frenagem	7	8
Suspensão	8	7
Desempenho	7	9
Consumo	7	7
Autonomia	7	7,5
Sensação ao volante	7	8
Subtotal	49,5	54,5
MERCADO		
Preço	9	9
Garantia	6	7
Seguro	7	8
Revisões	7	7,5
Preço das peças	8	7
Atualidade	8,5	9
Desvalorização	9	8
Impacto de mercado	10	9
Concessionárias	9	6
Subtotal	73,5	70,5
TOTAL	167	169

VENCEDOR

GEELY
EX2

O Geely EX2 termina o jogo como vencedor pelo melhor desempenho, o que é ajudado pelos 41 cv a mais, além da performance nas retomadas e frenagens.

Pontos como espaço interno, volume do porta-malas e custos mais em conta de seguro e revisões pesaram, tornando o modelo mais atrativo do que o rival.



COMO DOMESTICAR MIL CAVALLOS

FERRARI 849 TESTAROSSA | 500 MIL EUROS

SE 1.050 CV PARECIAM UMA INSANIDADE NO PASSADO, HOJE LEVAM UMA FERRARI 849 TESTAROSSA DE ZERO A 200 KM/H EM 6,4 SEGUNDOS MANTENDO TUDO SOB CONTROLE

 **Joaquim Oliveira, de Sevilha (Espanha) |  Divulgação**

A pesar dos números quase absurdos, a nova Ferrari 849 Testarossa faz esse novo patamar de performance parecer tão natural quanto possível. Aliás, quando o nome Testarossa regressou, a internet explodiu: é um dos símbolos mais carregados de emoção da marca do *cavallino rampante*, evocando a era de ouro dos motores de 12 cilindros contrapostos, entradas laterais icônicas e estética de *Miami Vice*.

Com a 849 Testarossa, a equipe de design da fabricante italiana procurou um equilíbrio entre formas do passado e traços futuristas. As linhas verticais e transversais trazem um visual inédito, inspirado na aeronáutica e nos carros de competição esporte-protótipo dos anos 1970. A dianteira, em específico, também remete a algumas Ferraris da década de 1980. Destaque para a modelação tridimensional das portas e o painel feito de um único molde de liga de alumínio.

Ainda assim, é inegável que o visual do novo superesportivo divide opiniões, especialmen-

te com o pacote Aseto Fiorano e suas marcantes faixas na cor branca. Claro que gosto é totalmente subjetivo e, mesmo não havendo como questionar o brilhantismo do trabalho aerodinâmico, falta ao carro a elegância natural de outros modelos da marca. Para quem prefere proporções mais clássicas e motores mais tradicionais, há no próprio catálogo de Maranello opções como a 12Cilindri.

Já que falamos em aerodinâmica, o trabalho da Ferrari no superesportivo visou otimizar o desempenho térmico e aumentar a carga descendente, importando soluções das pistas de corrida. Assim, a 849 Testarossa gera uma pressão aerodinâmica equivalente a 415 kg a 250 km/h, aumento de 25 kg em comparação com sua antecessora, a SF90 Stradale. A parte inferior dianteira, responsável por 35% da carga aerodinâmica total, foi redesenhada e dispõe de três pares de geradores de vórtice em cascata.

A traseira adota uma arquitetura de cauda dupla, inspirada na clássica 512 S, com duas seções de asa que aproveitam os fluxos de ar gerados na parte

superior das caixas de roda traseiras para produzir 10% da carga descendente posterior. O spoiler traseiro ativo, integrado à carroceria, vem da própria SF90 Stradale e da 296 GTB, mas seu mecanismo cinemático de acionamento foi retrabalhado e ficou 2 kg mais leve. É capaz de alternar entre os modos de baixo e alto arrasto em menos de 1 segundo.

No interior minimalista, notamos uma síntese entre um cupê de dois lugares e o cockpit de um monoposto de corridas. O volante integra funções digitais e analógicas e mantém comandos mecânicos da F80, como o icônico botão de arranque vermelho do motor. Tanto as portas quanto a parte inferior do painel são caracterizadas por elementos em forma de vela que incorporam diversos comandos. No túnel central ficam comandos secundários e o seletor

da transmissão. Os bancos podem ser esportivos ou mais voltados ao conforto, com estrutura de fibra de carbono. O espaço do bagageiro dianteiro — afinal, o motor é central-traseiro — continua residual, com meros 169 litros de volume, mas atrás dos bancos há outros 122 l que podem ser aproveitados para malas pequenas ou mochilas.

A 849 Testarossa é movida por um conjunto híbrido plug-in (PHEV) que combina um motor V8 4.0 biturbo de 830 cv com três motores elétricos (dois alimentando as rodas dianteiras e um terceiro sobre o eixo traseiro) capazes de gerar mais 220 cv. Assim, o modelo alcança potência combinada de 1.050 cv e torque combinado de 102 kgfm, novo recorde para uma Ferrari de produção. Também se trata da Ferrari de série com a menor relação peso/



Ajuste dos modos de condução é feito por meio desse comando giratório vermelho à direita na base do cubo do volante, chamado eManettino, uma peça inspirada nos carros de Fórmula 1





potência da história: 1,5 kg/cv. Para chegar a tais recordes, o motor a combustão foi objeto de várias melhorias, que lhe permitiram ganhar 50 cv e atingir uma potência específica de impressionantes 208 cv por litro. Além de receber um novo turbocompressor, o maior já usado pela Ferrari, o V8 teve as cabeças de cilindro, o bloco, os coletores de escape, os parafusos de titânio, o sistema de distribuição e a linha de combustível redesenhados e construídos com materiais mais leves. Tudo para aprimorar a capacidade de arrefecimento sem aumentar o peso em relação à especificação da SF90 Stradale.

O conjunto elétrico de propulsão também deriva da SF90 Stradale. Os dois motores dianteiros compõem o sistema RAC-e (Regulador Eletrônico em Curva), que cria uma espécie de tração integral com vetorização de torque nas saídas de curvas. O terceiro motor elétrico, traseiro, tem funcionamento similar ao do usado nos carros de Fórmula 1.

Logo nos primeiros quilômetros de estrada, fica claro que estamos dirigindo uma Ferrari moderna. Os comandos são extremamente precisos e equilibrados e a direção, direta e imediata. A posição de dirigir próxima ao eixo dianteiro intensifica essa ligação, pois melhora a percepção de como a

frente do superesportivo híbrido responde. Há, ainda, um toque de teatralidade. Sob cargas mais altas, ouve-se um vibrato divertido das válvulas de alívio do turbo. No modo elétrico, o zumbido suave e futurista parece natural, não um artifício. A gestão da bateria de 7,45 kWh de íons de lítio e do motor elétrico muda de acordo com os quatro modos de condução: eDrive, Híbrido, Performance e Qualificação. No modo eDrive, com propulsão apenas elétrica, a Ferrari 849 Testarossa tem 25 km de autonomia (ciclo WLTP) rodando a até 130 km/h. Posicionado no assoalho, o pacote de baterias ajuda a garantir um baixo centro de gravidade e uma distribuição de peso de 45:55, considerada pela Ferrari como a ideal para um superesportivo.

Por razões óbvias, o ronco do motor foi uma das maiores preocupações durante o desenvolvimento da nova Testarossa. A ideia foi aproximá-lo ao máximo das antigas Ferraris V12. Por isso, o timbre do renovado V8 biturbo foi aumentado em todas as rotações, em especial nos regimes de frequência baixa e média. Isso fica mais evidente quando nos aproximamos do limitador de giros, a 8.300 rpm. Mesmo sem igualar o dramatismo acústico de um V12, o resultado não deixa de ser convincente.



Equilíbrio entre entrega de desempenho e estabilidade; ronco do motor V8; trocas de marcha



Velocidade de recarga limitada; auxílios eletrônicos tiram a emoção de quem prefere um esportivo "arisco"



A suspensão também foi refinada, gerando um ganho de desempenho lateral de 3% e redução de 35% no peso das molas em relação à SF90 Stradale. O resultado prático é uma queda de 10% na inclinação da carroceria. Os pneus, 265/35 na frente e 325/30 atrás, podem ser Pirelli P Zero de série, Bridgestone Potenza Sport opcionalmente ou até Michelin Pilot Sport Cup 2R ou Cup2, a pedido do cliente.

Em estradas, a qualidade de rolagem é o que mais impressiona. A Testarossa não usa os amortecedores ativos Multimatic da F80 e da Purosangue. Ainda assim, a configuração passiva dá uma aula magistral de silêncio. No programa mais moderado (Híbrido), a calibração variável do conjunto mola/amortecedor convive harmoniosamente com o asfalto irregular sem vacilar, mantendo o controle da carroceria de modo estável e, simultaneamente, alerta. E, apesar da suspensão passiva, o pacote Assetto Fiorano inclui um sistema adaptativo de elevação do eixo dianteiro, tornando a 849 Testarossa um pouco mais palatável para uso urbano. Assim, o comportamento da novata em asfaltos públicos é transparente e muito mais previsível que o da SF90. O rodar pode ser calmo ou devastadoramente rápido, mas nunca fora de mão. O motorista sente a eletrônica funcionar a seu favor, não contra si.

No circuito de Monteblanco, a meio caminho entre Sevilha e Huelva, no sul da Espanha, confirmei o alto nível de performance: mais de 330 km/h de velocidade máxima, 2,3 s de zero a 100 km/h, 6,4 s de zero a 200 km/h e apenas 28,5 metros para frear de 100





Apesar de toda a tecnologia, recarga da bateria é feita apenas em corrente alternada (AC), do tipo lenta, a uma velocidade máxima de 7 kW; assim, o carregamento completa leva cerca de 1h15min



km/h até a imobilidade. Não à toa, a 849 Testarossa completou uma volta em 1min17s5 em Fiorano (Itália), pista de testes da Ferrari, ficando em terceiro lugar no ranking de carros de produção mais velozes da marca, atrás da F80 (1min15s3) e da SF90 XX (1min17s3). E foi 1,5 s mais rápida do que sua antecessora.

Apesar dos números superlativos, o desempenho nunca parece forçado. O torque elétrico instantâneo combina perfeitamente com a força crescente do V8 biturbo. As rotações sobem rapidamente, mas a estabilidade é tamanha que o motorista se sente encorajado a acelerar mesmo antes da saída de uma curva. O controle de tração variável e o de deslizamento lateral permitem surfar as ondulações da pista com poucas correções humanas, ajudando a dosar cuidadosamente os 1.050 cv. Mesmo com os pneus já desgastados após um dia inteiro de testes, a sensação nas retomadas é sempre de aceleração contínua para a frente, jamais de patinagem das rodas. Fantástico!

Nas entradas de curvas mais apertadas, a sutil tração dos motores elétricos dianteiros ajuda a apontar o carro para o ápice com mais precisão, melhorando a resposta e ajudando na rotação do motor a combustão antes que a potência traseira entre em ação. Nada artificial, tudo muito eficaz. E quando é necessário acionar o pedal da esquerda, fica claro que não falta potência aos freios de carbono-cerâmica nem

capacidade de resistência à fadiga, embora sejam necessários alguns quilômetros de rodagem para se adaptar ao sistema ABS Evo, que tira um pouco da sensibilidade do conjunto.

O câmbio de dupla embreagem com oito marchas convence na plenitude; permite reduções manuais, por meio das borboletas atrás do volante, cheias de “força g”, fazendo disparar o conta-giros (e o ronco do V8) para próximo da linha vermelha do corte de giros. As trocas para a frente também transmitem personalidade, com um som seco e incisivo. Aliás, há uma nova calibração do motor que maximiza a intensidade acústica quando as mudanças de marcha acontecem, a fim de gerar uma sonoridade próxima à dos carros de F1.

Mesmo não sendo a Ferrari mais rápida ou picante, a 849 Testarossa é genuinamente competente. Ao mesmo tempo, muito controlada e controlável. Tanto que, após intensas voltas em Montebello, não saí de lá suando, com os ouvidos zumbindo ou precisando de uma visita urgente a um quiroprático. Para quem busca um esportivo arisco, talvez não seja a melhor pedida. A própria Ferrari oferece outras opções, como a 296 Speciale. Mas isso não diminui os méritos da 849 Testarossa – um carro com mais de 1.000 cv dócil, o que pareceria impossível anos atrás. Dessa forma, respeita o legado nostálgico que o nome Testarossa sempre despertou. **A**

849 TESTAROSSA 500 MIL EUROS

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Tras., longit., 8 cilindros em V, 4.0 32V, biturbo, injeção direta, gasolina + 3 motores elétricos

POTÊNCIA (COMB.)

1.050 cv a 8.500 rpm

TORQUE (COMB.)

102 kgfm

CÂMBIO

Dupla embreagem, 8 marchas, tração traseira

ZERO A 100 KM/H

2,3 segundos

BATERIA

7,45 kWh (íons de lítio)

AUTONOMIA

25 km

CARREGAMENTO MÁX.

7 kW (AC)

CONSUMO (WLTP)

10,8 km/l (misto) [G]

DIREÇÃO

Elétrica progressiva

SUSPENSÃO

Braços sobrepostos (diant.) e multilink (tras.), amortecedores eletrônicos

FREIOS

Discos carbono-cerâmicos

PNEUS

265/35 R20 (diant.)
325/30 ZR20 (tras.)

DIMENSÕES

Compr.: 4,72 metros
Largura: 1,99 m
Altura: 1,23 m
Entre-eixos: 2,65 m

TANQUE

68 litros

PORTA-MALAS

169 litros (fabricante)

PESO

1.570 kg

Infusão elétrica

MG4 URBAN LUXURY | R\$ 150 MIL (ESTIMATIVA)

HÁ UM NOVO RIVAL PARA BYD DOLPHIN E GEELY EX2 A CAMINHO, COM SOTAQUE BRITÂNICO E DESEJO DE CONQUISTAR O PÚBLICO BRASILEIRO OFERECENDO MAIS POR MENOS

 André Paixão  Renato Durães



Historiadores divergem sobre a origem do chá. Uma das correntes diz que a bebida surgiu acidentalmente na China, em 2737 a.C., quando folhas de uma árvore caíram em um balde de água fervente do imperador Shennong, criando um líquido saboroso e revigorante. Quase 5 mil anos depois, a iguaria se tornou a bebida mais consumida no mundo, muito em razão da cultura de outra nação, o Reino Unido. Se os laços entre chineses e britânicos nem sempre foram amistosos, tornaram-se inseparáveis na centenária MG, clássica marca britânica que hoje é parte do grupo chinês Saic. E o Brasil acaba de entrar nessa infusão com o MG4 Urban, um hatch elétrico com acerto europeu que chega em junho com a missão de brigar com BYD Dolphin e Geely EX2.

Como o segmento de hatches elétricos no Brasil parece a prateleira de chás de qualquer supermercado chinês, o MG4 Urban será aquele pacote com selo de tamanho família, a maior embalagem. Tão grande que nem pode ser considerado compacto. Com 4,40 metros de comprimento, é pelo menos 20 cm mais comprido que Dolphin e EX2. Supera até o Volkswagen Golf GTI, que tem 4,30 m.

A distância entre-eixos, de 2,75 m, não só é 5 cm maior que a do BYD como também empata com a de um Toyota SW4. No porta-malas, a MG divulga o volume de 470 litros, mas considera a área até o teto, não até a altura dos bancos. De todo modo, o compartimento é visualmente bem maior que o de qualquer outro hatch compacto, principalmente graças ao baú de 98 litros

extras escondido sob o assoalho, onde ficaria o estepe (há apenas um kit de reparo emergencial).

Curiosamente, o Urban também é 11 cm maior que o outro MG4. Sim, a MG terá dois modelos com o mesmo nome no Brasil. O Urban será a porta de entrada da família, com motor e tração dianteiros. Já o MG4 sem sobrenome tem motor elétrico mais potente e posicionado sobre o eixo traseiro, onde também ocorre a tração das rodas. Por isso, tem pegada mais esportiva e custa R\$ 164.600. Já o Urban deve ser vendido em pelo menos duas versões, com preços entre R\$ 140 mil e R\$ 150 mil.

O exemplar testado com exclusividade faz parte do lote de homologação, mas já antecipa praticamente tudo o que terá a versão que chegará às lojas em junho. O Brasil será um dos primeiros mercados globais a receber o MG4 Urban, que estreou fora da China em janeiro, exatamente... no Reino Unido. Isso mostra que a Saic, o gigantesco grupo automotivo chinês por trás da MG, aposta muito em nosso país e quer colocar suas fichas em um segmento em ebulição (desculpe, o trocadilho foi inevitável). Com os planos de montagem local na Pace, em Horizonte (CE), já avançados, não seria estranho ver o MG4 Urban com selo "Made in Brazil" (ainda que em esquema SKD) surgir em um prazo razoável.

Mas antes que a água ferva e você vire a página, voltemos ao carro das fotos. A unidade cedida é da configuração Luxury, a mais completa – e cara. Tem motor de 163 cv de potência e 25,5 kgfm de torque e baterias de lítio-ferro-fosfato (LFP) com 53,9 kWh de capacidade, que gerarão ótimos 360 km de autonomia já no padrão Inmetro, alcance que colocará o modelo como líder do segmento. O que a MG ainda não definiu é o pacote da versão de entrada. O motor será o mesmo (no exterior, há uma variação com 149 cv com igual torque), mas resta definir o tamanho da bateria. Uma alternativa é escolher uma opção de menor capacidade,



42,8 kWh, com alcance na casa dos 300 km, segundo o PBEV. O pacote de equipamentos também pode mudar.

O carro testado por **Autoesporte** trazia uma lista bastante coesa de itens de série. Começando pelos recursos de segurança, que a MG promete manter em todas as versões, há seis airbags, frenagem automática de emergência, alertas de ponto cego, assistente de permanência em faixa e controle de cruzeiro adaptativo (ACC). Câmeras 360 graus com boa resolução projetam o hatch na tela da central multimídia de 12,8 polegadas, da qual falaremos mais adiante. Seguindo para o pacote de conforto, há ar-condicionado digital, carregador por indução, banco do motorista com ajuste elétrico, quadro de instrumentos digital de 7 polegadas e faróis de LED. E se, por um lado, o MG4 Urban sur-

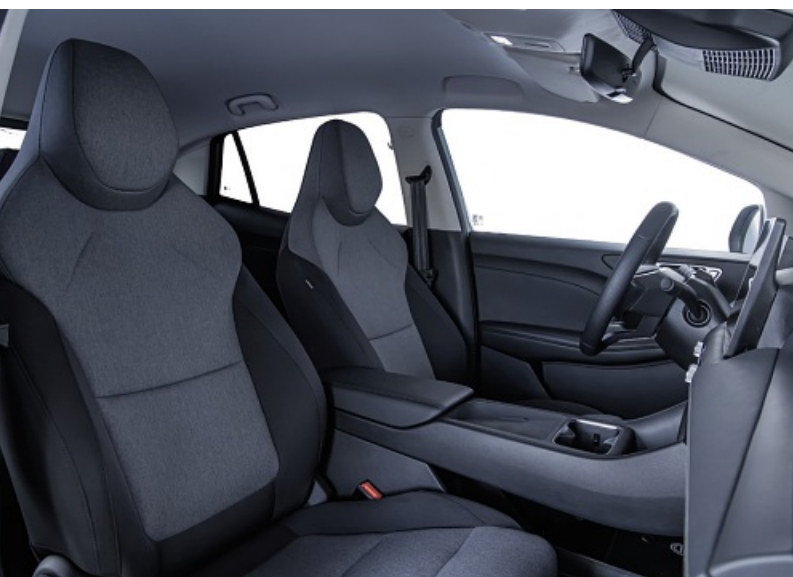
preende com volante e bancos dianteiros aquecidos e luz ambiente, por outro fica devendo iluminação no para-sol do passageiro, bancos de couro e possibilidade de instalar teto solar.

O elevado padrão de acabamento dos carros chineses nos deixou mal-acostumados. Por isso, há um leve desapontamento com os materiais usados no MG4 Urban, principalmente em comparação com o próprio Dolphin. Toda a parte superior do painel e das portas é de plástico duro. No entanto, nem essa derrapada deixa o chá amargo demais. O padrão de acabamento ainda fica acima do de carros nacionais da mesma faixa de preço. O apoio dos braços, por exemplo, tem tecido agradável ao toque. A variação de materiais abrange aço escovado nos comandos (físicos, ainda bem) do



Troca da alavanca de câmbio pela aleta na coluna de direção abre espaço para um carregador de celular por indução no console de dois andares





ar-condicionado. O que realmente incomoda é o reflexo nos olhos, provocado pela barra cromada que une o quadro de instrumentos digital e a saída de ventilação à esquerda.

Por outro lado, se o emblema da MG fosse trocado pelo de qualquer marca estabelecida no Brasil há décadas, não haveria estranhamento. O cluster digital tem grafismos simples e exibe velocidade, consumo total e parcial, hodômetro, nível da bateria, fluxo de energia e autonomia de forma clara. No painel, há botões para o ar-condicionado. Já a central multimídia de 12,8" encara VW Play e MyLink de igual para igual em intuitividade. Os ícones são claros e deixam à mostra as principais funções do veículo. Mesmo sendo uma unidade de homologação, Android Auto e Apple CarPlay se conectam sem fio (alô, Leapmotor!).

Para falar das impressões ao dirigir, vou recorrer novamente ao chá. Lembra que a bebida foi descoberta na China? Mas foi só muitos séculos depois, não sem antes so-

frer adaptações, que se tornou popular no Reino Unido. Eis que, para agradar os consumidores brasileiros que bebem café, a MG deixou de lado o acerto chinês e escolheu os ajustes de direção, suspensão e freios dos britânicos. O que isso significa na prática? Esqueça a suspensão molenga que faz a carroceria chacoalhar assim que o carro aponta na curva, ou os amortecedores com curso curtinho. O peso da direção (ajustável, por sinal) é ideal para proporcionar conforto e transmitir o que se passa nas rodas.

Aqui, uma pausa para a recarga, mas sem chá de cadeira. O MG4 Urban pode ser abastecido em aparelhos rápidos de corrente contínua (DC) a até 87 kW, mais do que os concorrentes diretos, que estacionam na casa dos 60 kW. Assim, leva apenas 30 minutos para ir de 10% a 80%. Logo que pluguei o MG4 Urban no eletroposto, dois motoristas de BYD Dolphin me abordaram. De cara, uma saraivada de perguntas. Para a decepção deles, eu não tinha



Lanternas traseiras fazem menção a parte da bandeira do Reino Unido

todas as respostas, mas não hesitei em falar do que sabia — desempenho, por exemplo. Aliás, o MG4 Urban tem cinco modos de condução: Normal, Eco, Sport, Custom e Neve. Entre os três primeiros, há uma diferença considerável de desempenho. Na pista do Rota 127 Campo de Provas, os números mostram que 163 cv e 25,5 kgfm são mais do que suficientes para os 1.520 kg do elétrico. Por ter 68 cv a mais que o Dolphin e 47 cv extras em relação ao EX2, seria natural que a aceleração de zero a 100 km/h fosse mais rápida. Pois o MG4 Urban cravou 8,4 segundos, superando o BYD em 3,2 s e o Geely, em 1,4 s.

No modo Eco, claramente voltado à eficiência energética, a letargia do pedal do acelerador fica muito evidente e, óbvio, é necessário ter uma dose maior de paciência para manobras que demandam agilidade. Melhor preparar uma infusão de maracujá antes de dirigir dessa forma. Contudo, é nesse cenário que o Urban é mais econômico. Cravou ótimos 9,8 km/kWh em nosso teste. Nessa condição, podemos projetar a impressionante autonomia de 528 km na cidade. Mesmo na estrada, quando a bateria é consumida mais rapidamente, marcou 7,5 km/kWh, que, em

tese, garantem 405 km. Recomendando priorizar o modo Normal, o mais agradável no uso cotidiano, ainda com consumo moderado.

Após conferirem pessoalmente o MG4 Urban, aprovando espaço interno e porta-malas, os proprietários do Dolphin que mencionei antes, ambos motoristas de aplicativo, ficaram ainda mais curiosos para conhecer melhor o novo hatch. Expliquei que o carro levará alguns meses para ser lançado, e que a MG é uma marca britânica com dinheiro e tecnologia chineses. O único incômodo deles, principalmente em comparação com a quase onipresente BYD, era a respeito da marca novata no Brasil.

Preocupação justificada. Passados seis meses da chegada da MG por aqui, há só 19 pontos de venda, distribuídos em dez estados mais Distrito Federal. Até o fim do ano, o objetivo é expandir para 70 lojas, incluindo novos espaços em São Paulo, capital, atualmente com apenas uma loja aberta. Claro que a MG tem desejo e necessidade de crescer para manter a operação saudável. Mas já avisou que não fará loucuras para conquistar mercado. Tal qual um britânico espera pacientemente pelo chá das 5, a marca está trazendo o MG4 Urban na hora certa e da forma correta para conquistar uma fatia crescente do nosso mercado. **A**



FICHA TÉCNICA

MG4 URBAN LUXURY

PREÇO ESTIMADO
R\$ 150 MIL

NÚMEROS



ACELERAÇÃO

0 - 40 km/h: **2,5 s**
0 - 80 km/h: **5,7 s**
0 - 100 km/h: **8,4 s**
0 - 120 km/h: **12,3 s**

0 - 400 m: **16,3 s**
0 - 1.000 m: **30,4 s**
Veloc. a 1.000 m: **162,8 km/h**
Vel. real a 100 km/h: **99 km/h**

RETOMADA

40 - 80 km/h (Drive): **3,2 s**
60 - 100 km/h (D): **4,4 s**
80 - 120 km/h (D): **6,4 s**

FRENAGEM

100 - 0 km/h: **39,7 m**
80 - 0 km/h: **25,4 m**
60 - 0 km/h: **14,6 m**

CONSUMO

Urbano: **9,8 km/kWh**
Rodoviário: **7,5 km/kWh**

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Diant., elétrico, síncrono,
ímãs permanentes

POTÊNCIA

163 cv

TORQUE

25,5 kgfm

CÂMBIO

Automático, 1 marcha,
tração dianteira

BATERIA

53,9 kWh (LFP)

AUTONOMIA

360 km (Inmetro)

CARREGAMENTO MAX.

11 kW (AC) e 87 kW (DC)

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

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

FREIOS

Discos ventilados

PNEUS

205/50 R17

PORTA-MALAS

470 litros (VDA até o teto)

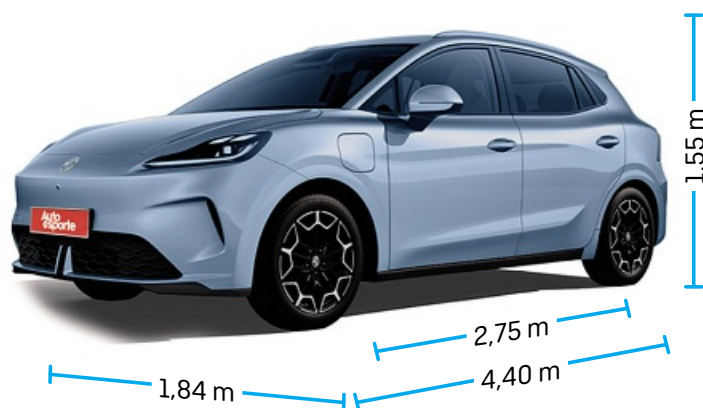
PESO

1.520 kg

O QUE MAIS IMPORTA

O CARRO

- Maior que todos os rivais diretos, MG4 Urban tem comprimento de Jeep Compass e entre-eixos de Toyota SW4
- Apesar do mesmo nome, hatch usa plataforma diferente do MG4 lançado no Brasil em 2025



CURIOSIDADES

- Saic, dona da MG, também produz os Chevrolet Spark e Captiva EV
- MG já esteve no Brasil entre 2011 e 2013, por meio de importadora independente
- Marca foi fundada no Reino Unido há mais de cem anos

MULTIMÍDIA



12,8 polegadas



Sensível ao toque

Central tem interface bastante amigável e ícones que servem como guia na base; na tela, é possível controlar até a função de abastecer aparelhos externos, como projetores

DESTAQUES



• Não há estepe, mas o nicho para o pneu sobressalente está no porta-malas. A solução foi criar um compartimento secreto sob a base do assoalho. Ali, cabem ótimos 98 litros



• Usando a nova plataforma E3 da Saic, MG4 Urban tem motor elétrico e tração dianteiros; Brasil deve receber só a especificação de 163 cv, com duas versões e bateria de 42,8 kWh ou 53,9 kWh

COMO ANDA?



Zero a 100 km/h
8,4 segundos

Bem mais potente que os futuros rivais diretos, o MG4 Urban deve apostar no desempenho e na autonomia para agradar o público

PONTOS



Espaço interno, porta-malas, ótimo desempenho, autonomia grande e bom gerenciamento da bateria



Rede de concessionárias da marca ainda é pequena; acabamento inferior ao de BYD Dolphin e Geely EX2

UM ATTO



Ao descobrir que testaria o BYD Atto 8, o SUV híbrido plug-in mais caro da marca chinesa, ao preço de R\$ 399.990, tive a curiosidade de buscar outros modelos à venda no Brasil nessa faixa de valor e com capacidade para levar sete passageiros. É o mesmo patamar do Mercedes-Benz GLB AMG Line (R\$ R\$ 411.900), um SUV com os mesmos sete lugares e conjunto híbrido leve. Já o GWM Wey 07, de R\$ 429 mil, é híbrido plug-in, mas tem seis lugares distribuídos nas três fileiras de bancos. Partindo para os

utilitários “chassi-cabine”, temos Chevrolet Trailblazer High Country (R\$ 411.990) e Toyota SW4 SRX (R\$ 424.590).

Quando comparamos preços e propostas, os R\$ 400 mil passam a assustar menos e fica claro que o Atto 8 está bem encaixado. O objetivo é expandir a presença da BYD em segmentos onde a marca ainda não atua. Afinal, a chinesa detém 30% das vendas de híbridos no Brasil. Mas o que o Atto 8 oferece? O porte avantajado é uma das principais características. Em dimensões, o



BYD ATTO 8 | R\$ 399.990

HÍBRIDO MAIS CARO DA BYD, ATTO 8 TEM SETE LUGARES, USA SUSPENSÃO INOVADORA E NÃO CONSUME GASOLINA NEM QUANDO O MOTORISTA QUER

 **Cauê Lira**  **Renato Durães**



Espaço interno nas duas primeiras fileiras, nível de tecnologia, conforto acústico e segurança



Embora inovadora, suspensão é dura na cidade; pneus destracionam com tanta potência

DE REBELDIA

SUV tem 5,04 metros de comprimento, 2 m de largura, 1,76 m de altura e suntuosos 2,95 m de entre-eixos. E, embora tenha câmeras com visão 360 graus e sensores dianteiros, não é um carro prático para manobrar em função desse corpanzil. Pelo menos o volante, muito leve e desmultiplicado, ajuda nesses momentos.

Se por fora o Atto 8 é um carro difícil de encaixar em vagas apertadas – tive de me esgueirar por diversas vezes para sair da cabine –, por dentro há muito espaço. Quem viaja na segunda fileira tem ampla zona para as pernas (cortesia do entre-eixos e do assoalho plano), comandos digitais para o ar-condicionado e bancos com aquecimento e resfriamento. Um fato

Atto 8 tem acabamento com ótimos materiais, porém sóbrio, diferentemente de outros BYD

curioso é que os passageiros precisam praticamente “saltar” para entrar na cabine ou sair, pois o posicionamento do habitáculo é bem elevado. Apesar de todo esse tamanho, somente crianças pequenas se acomodam com conforto na terceira fila de bancos, onde há porta-copos e saída de ventilação. Com os sete lugares em uso, o porta-malas com tampa motorizada tem 270 litros. Já com a terceira fileira rebatida, são generosos 960 l considerando o volume do assoalho do bagageiro até o teto.

Para quem busca luxo, esse BYD esbanja sofisticação. O acabamento traz borracha, couro, aço escovado e plástico texturizado. O SUV ainda oferece maçanetas retráteis, uma reluzente central multimídia de 15,6” com Android Auto e Apple CarPlay sem fio, mas já sem a inútil função giratória que está sendo descontinuada pela marca, painel de instrumentos de 10,2”, teto solar panorâmico e som premium com nada menos que 21 alto-falantes. A interface da central multimídia é boa, com menus de fácil navegação e espelhamento de dados do computador de bordo. A tela exibe gráficos para que o motorista monitore sua condução, acompanhe informações de recarga e controle o limite mínimo do estado de carga (SOC).

Falando em carga de bateria, é uma boa oportunidade para apresentar o conjunto mecânico, liderado pelo motor 1.5 turbo a gasolina de quatro cilindros, de ciclo Miller, com 156 cv e 22,9 kgfm. A ele estão atrelados dois motores elétricos de 271 cv cada, um dianteiro e um traseiro, que elevam a potência combinada a 488 cv e o torque máximo, a 68,8 kgfm. Já a bateria Blade, à prova de fogo, tem 35,6 kWh de capacidade e proporciona autonomia de 111 km (Inmetro).

O maestro desse conjunto é o câmbio com embreagem multidisco de uma marcha mecânica e múltiplas relações elétricas. É dessa forma que o Atto 8 funciona com tração integral até em modo elétrico. Inclusive, o





modelo demonstrou uma insistente predileção por rodar apenas com eletricidade quando a bateria está cheia, mesmo quando o motorista escolhe o modo de condução híbrido (HEV).

Constatamos isso ao submeter o Atto 8 a um teste de consumo urbano de 30 km, com a bateria em 95%. Mesmo em modo HEV, o motor a combustão só despertou durante uma manobra evasiva para desviar de um ônibus. No resto do trajeto, abaixo de 50 km/h, permaneceu sempre desligado. O computador de bordo marcou um consumo de meros 300 ml de gasolina — que correspondem a inimagináveis 333 km/l. É a consequência de ter uma bateria tão grande, que poderia estar em um Dolphin Mini.

Deixamos a bateria cair para 50% e repetimos o teste. Novamente, o Atto 8 só consumiu energia elétrica em modo HEV até chegar a 20% de carga, o SOC mínimo. Só então o motor a combustão enfim despertou, funcionando como gerador para manter o estado mínimo de carga. E aí obtivemos o consumo mais realista de 12 km/l na cidade. Em rodovia, a giros mais altos, o 1.5 turbo desperta mais vezes para auxiliar na tração; o resultado foi de 11,6 km/l. A central multimídia exibe gráficos com esses números em tempo real. Fica claro que o Atto 8 entrega uma experiência de condução muito próxima à de um carro elétrico, até pelo alto nível de conforto acústico. Quem recarrega com frequência e só roda na cidade passará semanas sem entrar em um posto de gasolina.

Embora o Atto 8 tenha a inovadora suspensão semiativa DiSUs, que atua como um “cérebro”, ainda se mostra vulnerável a trepidações e ondulações no asfalto, transferindo impactos e pancadas secas à cabine. Esse sistema pode enrijecer os amortecedores em milésimos de segundo para reequilibrar a carroceria e até evitar capotamentos. Porém, o acerto ficou rígido demais para o castigado asfalto brasileiro.

Teto panorâmico tem cortina elétrica, mas não a opacidade variável, como nos BMW

Quanto ao desempenho, as arrancadas são tão vigorosas que os pneus destracionam. Segundo a BYD, o Atto vai de zero a 100 km/h em 4,9 segundos, mesmo pesando 2.650 kg. Seu pacote Adas funciona melhor que o de outros carros da marca, com controle de cruzeiro adaptativo (ACC), sensor de ponto cego e assistente de permanência em faixa.

O BYD Atto 8 é um SUV híbrido com boa dose de luxo, muito espaço interno e tecnologia, e insiste em rodar só com eletricidade. Também é mais barato que outros SUVs premium de sete lugares, o que pode ser bastante atrativo. Não chega a ser um carro com o mesmo nível de refinamento de um Mercedes-Benz, mas mostra que a BYD está chegando cada vez mais perto disso. **A**



ATTO 8
R\$ 399.990

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Diant., transv., 4 cil. em linha, 1.5 16V, inj. direta, turbo, flex + 2 elétricos

POTÊNCIA (COMB.)

488 cv

TORQUE (COMB.)

68,8 kgfm

CÂMBIO

Automático, 1 marcha, tração integral

ZERO A 100 KM/H

4,9 segundos

BATERIA

35,6 kWh (LFP)

AUTONOMIA ELÉT.

111 km (Inmetro)

CARREGAMENTO

6,6 kW (AC)
72 kW (DC)

CONSUMO (AUTOESPORTE)

12 km/l (urbano)
11,6 km/l (rodoviário) (G)

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep., braços sobrepostos (diant.) e multilink (tras.)

FREIOS

Discos microperfurados

PNEUS

265/45 R21

DIMENSÕES

Compr.: 5,04 metros
Largura: 2 m
Altura: 1,76 m
Entre-eixos: 2,95 m

TANQUE

60 litros

PORTA-MALAS

960 litros (fabricante)

PESO

2.650 kg

ATÉ A SIMPLICIDADE TEM UM CUSTO

VOLKSWAGEN T-CROSS SENSE 2026 | R\$ 119.990

SUV MAIS VENDIDO NO BRASIL TEM VERSÃO DE ENTRADA BARATA DE COMPRAR E DE MANTER; TESTAMOS TUDO QUE ELE TEM (E REVELAMOS O QUE FALTA)

 André Schaun

O Volkswagen T-Cross é o SUV mais vendido no Brasil há três anos consecutivos. Em 2025, a versão mais comercializada da gama foi a Sense, de entrada, com o preço muito atrativo de R\$ 119.990. Para custar R\$ 40 mil a menos que a opção 200 TSI, a segunda mais barata do catálogo, ela abre mão de muitos mimos. Será que vale a pena ou é simples demais? Autoesporte testou para responder. Vale lembrar que a linha Sense da Volkswagen é voltada a pessoas com deficiência (PCD). Pela legislação atual, veículos de até R\$ 120 mil têm isenção total de IPI e parcial de ICMS, a depender do estado, para esse público. No entanto, qualquer consumidor pode comprar o T-Cross Sense pelo preço de tabela.

Essa versão é mais barata até do que um Tera TSI (R\$ 121.390), opção mais em conta do SUV de entrada com motor turbo. E, como as demais versões do T-Cross, exceto

Highline e Extreme, o Sense é equipado com o motor 200 TSI — ou seja, 1.0 turbo de três cilindros, 12 válvulas e injeção direta que rende até 128 cv de potência e 20,4 kgfm de torque. O câmbio é automático de seis marchas. O Tera TSI, por sua vez, traz o mesmo propulsor de 1 litro turbo da família EA211 em calibração mais mansa, de 116 cv e 16,8 kgfm, e caixa manual de cinco marchas, o que reforça o excepcional apelo de custo/benefício do T-Cross Sense. Visualmente, a versão é baseada na 200 TSI, com a grade sem filete cromado interligando os faróis de LED — que vêm de série mesmo nessa configuração.

As dimensões também são iguais às das demais versões: 4,21 metros de comprimento, 1,76 m de largura, 1,57 m de altura e 2,65 m de entre-eixos. As pequenas economias começam a surgir nas laterais. Por exemplo, as rodas do T-Cross Sense são de aço com calotas; e os pneus, 205/60





Custo/benefício, desempenho, consumo, custos de pós-venda e baixo consumo de combustível



Economias por vezes extremas em itens de design, visual, rodas de calota e lista de equipamentos

R16. A partir da 200 TSI, o SUV já tem um jogo de liga leve, também de 16 polegadas. Outro detalhe são as quatro maçanetas externas de plástico fosco e não na cor da carroceria. Para fechar, essa é a única opção na linha 2026 do Volkswagen T-Cross que não tem rack de teto.

Na traseira, mais redução de custo: as lanternas são de LED, mas essa é a única versão sem o filete luminoso interligado às luzes no meio da barra em preto brilhante que corta a tampa do porta-malas. Falando nele, o bagageiro tem 373 litros de capacidade e aquela função que deixa o banco traseiro com o encosto praticamente em ângulo de 90°, permitindo que a capacidade do porta-malas aumente para 421 litros. É um recurso ótimo para ganhar espaço para carga; porém, para quem vai sentado no banco traseiro, essa posição vertical é bem desconfortável.

O interior é tão simples que os três passageiros de trás

não têm direito a itens de comodidade como apoio de braço central, entradas USB ou saídas de ar-condicionado. Há apenas um compartimento para guardar o celular ou algum outro objeto. A versão 200 TSI já oferece duas entradas USB-C e, a partir da Comfortline, o pacote acrescenta difusores de ar dedicados à fileira traseira.

Os bancos são de tecido em tonalidades de cinza com costuras brancas. Pelo menos o apoio de braço das portas laterais é macio. O espaço traseiro para pessoas altas, como é o meu caso (1,87 m), é confortável, graças aos 2,65 m de entre-eixos, mesmo com o banco do motorista ajustado para mim.

Na frente, o painel é todo de plástico com diferentes texturas. O ar-condicionado tem ajustes manuais e traz aqueles comandos que nos remetem aos carros da Volkswagen da década passada. O freio de estacionamento tem

T-CROSS SENSE 2026
R\$ 119.990

TESTE

ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h: **11,1 s**
0 - 400 m: **17,7 s**
0 - 1.000 m: **32,3 s**
Vel. a 1.000 m: **32,3 km/h**
Vel. real a 100 km/h: **99 km/h**

RETOMADA

40 - 80 km/h (Drive): **4,6 s**
60 - 100 km/h (D): **5,9 s**
80 - 120 km/h (D): **7,4 s**

FRENAGEM

100 - 0 km/h: **39,4 m**
80 - 0 km/h: **25,9 m**
60 - 0 km/h: **14,2 m**

CONSUMO

Urbano: **9,8 km/l**
Rodoviário: **14,7 km/l**
Média: **12,3 km/l**
Aut. em estrada: **720 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Diant., transv., 3 cil. em linha, 1.0 12V, turbo, flex, inj. direta

POTÊNCIA

128 cv a 5.500 rpm

TORQUE

20,4 kgfm a 2.000 rpm

CÂMBIO

Automático, 6 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

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

FREIOS

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

PNEUS

205/60 R16

DIMENSÕES

Compr.: 4,21 metros
Largura: 1,76 m
Altura: 1,57 m
Entre-eixos: 2,65 m

TANQUE

49 litros

PORTA-MALAS

373 litros (VDA)

PESO

1.259 kg



acionamento por alavanca, como todo T-Cross, e a chave é do tipo canivete sem sensor presencial. Ou seja, não há botão para ligar e desligar o carro. A partida do motor tem que ser feita pelo bom e velho giro da chave na ignição.

Pelo menos o Volkswagen T-Cross Sense tem painel de instrumentos digital com tela de 8 polegadas e a central multimídia já é a VW Play com tela de 10,1 polegadas e conexões Apple CarPlay e Android Auto sem necessidade de fio. Há, também, duas entradas USB-C dianteiras e uma tomada de 12 V. Mas, claro, a versão não vem com carregador de celular por indução. A conexão sem fio é muito rápida e a central multimídia, em si, é fácil de mexer. Algo que eu mudaria é a posição do comando de star-stop, que fica no canto da tela, mas caberia muito bem em algum botão físico no console central.

Para segurar o preço, a lista de equipamentos é enxuta, mas o T-Cross Sense já vem de série com seis airbags (frontais, laterais e de cortina), sensores de estacionamento traseiros, assistente de partida em rampas, piloto automático, ajustes de altura e de profundidade do volante, direção elétrica, faróis e lanternas de LED, vidros elétricos e alarme. Porém, os itens de segurança não incluem controle de cruzeiro adaptativo (ACC), frenagem autônoma de emergência e indicador de pressão dos pneus. Tudo isso está presente só a partir da versão 200 TSI. Também é bom ressaltar que a Sense oferece apenas três tons de pintura: Prata Pyrit, Branco Puro e Preto Ninja.

O volante é de material simples, revestido de plástico em vez de couro, e tem empunhadura estranha, remetendo muito a um carro popular. O motor 200 TSI já não é o mais moderno do segmento; contudo, entre os SUVs 1.0 turbo, ainda é o que proporciona o casamento

Bancos de tecido e cabine são bem simples, mas multimídia já é a VW Play de 10,1"



mais saudável com o câmbio e uma das melhores experiências para dirigir no dia a dia da cidade, com um bom fôlego. E como o T-Cross Sense pesa 1.259 kg, sendo mais leve do que a maioria de seus rivais — o Hyundai Creta Limited passa de 1.300 kg, por exemplo —, a relação peso/potência é de bons 9,8 cv/kg. Assim, o SUV cumpriu o zero a 100 km/h em 11,1 segundos em nossa pista de testes, o Rota 127 Campo de Provas, em Tatuí (SP). É, portanto, 1 s mais rápido que o Creta 1.0 TGD i.

Mas é bom dizer que, se você tem ou teve um T-Cross calibrado antes do Proncove L8, que entrou em vigor em 2025, vai sentir o delay do acelerador. Para reduzir as emissões, a Volkswagen ajustou o mapa eletrônico do mo-





tor, o que trouxe um atraso evidente nas respostas do pedal, especialmente a velocidades mais baixas.

O lado bom é o consumo: 9,8 km/l na cidade e 14,7 km/l na rodovia, nas medições feitas por Autoesporte com gasolina e ar-condicionado ligado. Levando em consideração que o tanque de combustível tem 49 litros, a autonomia urbana é de 480 km e a rodoviária, de ótimos 720 km.

A suspensão da Volkswagen tem um acerto mais firme do que a de quase todos os rivais. Isso torna a condução muito direta e deixa o motorista com sensação de controle total do veículo, mas os buracos e elevações do solo se fazem muito presentes dentro da cabine. Não é algo que me incomoda, mas, para quem gosta de maciez, é melhor olhar com carinho opções como Hyundai Creta e Nissan Kicks.

Um grande mérito do T-Cross são as frenagens, muito suaves no dia a dia. Os números de nossos testes comprovam isso. Vindo de 100 km/h, foram 39,4 m para parar totalmente; e de 60 km/h, o SUV percorreu 14,2 m. Para efeito de comparação, o Creta, que também tem freios a disco nas quatro rodas, precisa de 44,3 m e 16,3 m, respectivamente, o que mostra a eficiência do modelo produzido em São José dos Pinhais (PR).

Assim, apesar das muitas economias, digo que vale a pena comprar o T-Cross Sense 2026. Considerando o atual estágio de produtos de R\$ 120 mil, o SUV entrega muito espaço, bons desempenho e dinâmica e baixo custo no pós-venda – as cinco primeiras revisões somam R\$ 4.858,63 e a cotação de seguro fica abaixo de R\$ 3 mil. E a desvalorização na Tabela Fipe é de somente 4%. Sim, ele é simples, e as muitas economias sacrificam o conforto, mas o custo/benefício ainda fala mais alto. **A**

Volume do porta-malas pode ser ampliado de 373 litros para 421 l com o recuo do encosto lombar do banco traseiro



FOGUETE



INESPE

CHEVROLET ONIX TRACK DAY | SEM PREÇO

ESPORTIVO TEM RECEITA DE CARRO DE CORRIDA,
MOTOR TURBO DA MONTANA E CÂMBIO MANUAL;
ACELERAMOS ESSE FOGUETINHO COM EXCLUSIVIDADE

📝 Cauê Lira | 📷 Renato Durães



RADO

Pressiono o botão de ignição no painel depenado, onde a parte principal da instrumentação foi colocada sobre uma chapa de aço. O motor 1.2 turbo de três cilindros desperta com um rugido alto — um som metálico e estridente, cortesia da remoção do sistema de escape e dos cilindros ímpares. Estou na pista oval do Campo de Provas da Cruz Alta, em Indaiatuba (SP), um dos maiores da América Latina, para acelerar o Chevrolet Onix Track Day. A chuva não deu trégua. O céu encoberto castigou o asfalto da pista por várias horas — mesmo assim, o Onix Track Day arranca impetuosamente para a volta de reconhecimento. Onde estão os pontos de frenagem? Em quantas “rpm” o motor corta o giro? Eu teria alguns instantes para sanar as dúvidas enquanto pilotava um dos carros mais legais que você, leitor, jamais terá a oportunidade de dirigir.

Isso porque o Onix Track Day nasceu como um projeto do departamento de engenharia da GM em comemoração aos 100 anos de operação da fabricante no país. Sob o capô está o motor CSS prime 1.2 turbo de três cilindros e 12 válvulas, de 133 cv, que equipava Tracker e Montana, sem injeção direta de combustível. Já o câmbio manual de seis marchas é o da versão de entrada da picape. É claro que esse motor está “fuçado” — como dizem nas ruas — para melhorar a diversão. A GM abriu os coletores de indução e escape, removeu o catalisador e atualizou o sistema de injeção para enriquecer a mistura ar/combustível. Dessa forma, estima-se que o Onix Track Day tenha algo em torno de 150 cv de potência.



Os bancos semiconcha são da Sparco e têm cintos de cinco pontos



Sem invencionismos: mais potência, redução de peso e suspensão recalibrada são a base do projeto do Onix Track Day

É, portanto, a mesma potência de quando conheci o Onix Track Day, no Salão do Automóvel de 2014. Aquele carro, com motor 1.8 do Cruze, não viu a luz do dia, mas inspirou a versão esportiva Effect, lançada algum tempo depois.

Além da preparação de motor, câmbio e suspensão, o Onix Track Day é muito mais leve que um Onix convencional, devido à ampla redução de peso. Carpetes, forros, plásticos, banco traseiro, painel e qualquer outro componente desnecessário em um carro de corrida foram removidos. Inclusive os airbags. Até o limpador do vidro traseiro saiu de cena. Seu peso estimado é de 950 kg – 150 kg a menos do que a versão RS do hatch. E olha que havia margem para redução de outros 200 kg caso os vi-

dros fossem trocados por policarbonato e o banco do passageiro fosse removido. Logo, a relação peso/potência proporciona uma condução muito acertada, e o Onix Track Day vira um “canhãozinho” capaz de superar 200 km/h na pista.

Quanto à suspensão, os amortecedores são iguais aos do Onix que pode estar na sua garagem, mas com acerto mais rígido para amenizar a rolagem da carroceria. Além disso, a GM rebaixou o veículo em 10 centímetros para reequilibrá-lo. Pneus e freios (com discos ventilados na frente e tambores na traseira) são os mesmos da versão de fábrica, mas, no caso dos primeiros, a tala aumentou de 6,5" para 7". As rodas esportivas têm abertura maior para melhorar a refrigeração.



Engato a sexta marcha e vejo o velocímetro digital atingir 200 km/h. O vidro embaçado pela chuva dificulta a visibilidade, mas há um sistema de refrigeração por dutos expostos que puxa o ar de fora para ventilar o para-brisa. Piso fundo ao iniciar uma retomada e percebo que o Onix Track Day “corta” o giro a 6.000 rpm – é a melhor faixa para trocar de marcha. O volante, mais direto que o do Onix convencional, transmite a interação entre os pneus e o asfalto com muita precisão. Que carro divertido!

Finalizo o percurso com um sorriso no rosto e vontade de montar um “projecinho” de track day em casa. O mais legal do Onix Track Day é que a GM se inspirou bastante nas customizações que rolam no mundo do tuning com Corsa, Celta, Kadett e outros carros que marcaram época. Que bela maneira de comemorar o centenário! 🏁



RECEITA DAS RUAS
O Onix Track Day faz uma
bela homenagem à cena de
customização do Brasil



ONIX TRACK DAY
SEM PREÇO

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Diant., transv., 3 cil. em linha, 1.2 12V, injeção multiponto, turbo, flex
POTÊNCIA
150 cv (estimados)
TORQUE
ND
CÂMBIO
Manual, 6 marchas, tração dianteira
ZERO A 100 KM/H
7 segundos (estimados)
DIREÇÃO
Elétrica
SUSPENSÃO
Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)
FREIOS
Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)
PNEUS
195/55 R16
DIMENSÕES
Compr.: 4,17 metros Largura: 1,75 m Altura: 1,47 m Entre-eixos: 2,55 m
TANQUE
44 litros
PORTA-MALAS
303 litros (fabricante)
PESO
950 kg (estimados)



Aceleração, estabilidade em curvas e acerto de direção



Não estar na minha garagem ou nem sequer ser vendido

QUEM QUER SER UM MILIONÁRIO?



BMW X7 XDRIVE40I M SPORT | R\$ 1.026.950

SUV HÍBRIDO LEVE GIGANTE OFERECE MUITA TECNOLOGIA, MUITA MESMO, PARA OS SETE PASSAGEIROS

 Jady Peroni



No ano passado, escrevi um teste do BMW X5 híbrido plug-in (PHEV) no qual fiz um desabafo sincero dizendo que “nem sempre é fácil para nós, jornalistas mortais, avaliar um carro de quase R\$ 800 mil”. Passados nove meses dessa avaliação, outro BMW veio para as minhas mãos. Dessa vez, porém, foi um X7 de nada menos que R\$ 1 milhão.

Para ser mais exata, a etiqueta do BMW X7 xDrive40i M Sport, única versão do modelo vendida no mercado brasileiro, é de R\$ 1.026.950. Esse valor o deixa mais barato que seu principal rival: o Mercedes-Benz GLS, que custa R\$ 1.044.900. E já adianto que não é só na cifra que o BMW impressiona, afinal oferece tanta tecnologia que me tomou alguns bons dias para descobrir tudo o que ele é capaz de fazer. Ouso dizer que, se eu tivesse mais tempo, estaria desvendando outros segredos desse SUV gigante até agora.

O X7 chega a ser até intimidador pelo tamanho. Desenhado para levar até sete pessoas, mede 5,18 metros de comprimento, meros 3 centímetros a menos que o GLS. Então, pode-se imaginar um espaço interno generoso. Mas, antes de entrar em mais detalhes, devo dizer que esse SUV, ao menos em minha opinião, é um dos carros mais harmoniosos e bonitos da marca no momento. Com certeza não passa despercebido, algo que notei enquanto o dirigi pelas ruas de São Paulo.

Não houve quem não quisesse dar “aquela olhada”, notando os fortes vincos no capô, a tradicional grade duplo-rim (que divide opiniões e gostos), os faróis de LED afilados e o para-choque muito robusto. As rodas de liga leve de 22 polegadas calçam pneus de medidas diferentes na dianteira e na traseira, uma solução de engenharia que visa garantir estabilidade direcional e tração superior, algo crucial para um veículo que pesa 2.415 kg e tem 3,10 m de entre-eixos. Na traseira, o visual mais retilíneo e “quadrado” não abre mão da imponência, com saídas de escapamento que entregam a veia esportiva da divisão M Sport.

Em um carro tão grande e caro como o X7, o mais importante sempre é a experiência que ele entrega. No caso dele, a BMW não quer apenas levar sete pessoas do ponto A ao B; quer, sim, isolá-las do mundo em um universo que poucos mortais têm o privilégio de acessar. Na cabine, o passageiro nem se lembra da existência de plástico, já que alcantara e couro imperam. Na terceira fileira, até adultos de estatura média encontram conforto. E não há economia de mimos como portas USB-C, iluminação ambiente, porta-copos e até uma abertura exclusiva do teto solar, que tem uma parte específica para quem vai lá atrás.

A versatilidade é outro ponto alto. Mesmo com os sete assentos em uso, o porta-malas dispõe de 300 litros, capacidade similar à de um Volkswagen Polo. Ao rebaixar a terceira fileira e rodar com cinco lugares ocupados, o volume salta para 750 litros. E então vêm algumas soluções que eu, particularmente, achei geniais. Uma delas é o engate elétrico de reboque, que surge assim que se pressiona um botão no lado direi-

X7 XDRIVE40I M SPORT
R\$ 1.026.950

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Diant., longit., 6 cil. em linha, 3.0 24V, biturbo, gasolina + elétrico

POTÊNCIA (COMB.)

381 cv

TORQUE (COMB.)

55 kgfm

CÂMBIO

Automático, 8 marchas, tração integral

ZERO A 100 KM/H

5,8 segundos

BATERIA

0,96 kWh

CONSUMO (INMETRO)

8 km/l (urbano)
8,7/l (rodoviário) [G]

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep., braços sobrepostos (diant.) e multilink (tras.), molas pneumáticas

FREIOS

Discos ventilados

PNEUS

275/40 R22 (diant.)
e 315/35 R22 (tras.)

DIMENSÕES

Compr.: 5,18 metros
Largura: 2 m
Altura: 1,83 m
Entre-eixos: 3,10 m

TANQUE

83 litros

PORTA-MALAS

750 litros (5 L)
300 litros (7 L)

PESO

2.415 kg

ines249



to do interior do porta-malas. Por falar no bagageiro, a tampa é dividida em duas partes: a tradicional, superior, e também uma inferior, que pode ser aberta ao toque de um botão. Ao lado encontra-se outro botão, este para abaixar a suspensão pneumática, que faz a carroceria descer até 2 cm para ajudar no acesso. Já na lateral do compartimento, alguns comandos permitem rebater eletricamente os assentos da segunda e da terceira fileira, tudo de forma muito prática. Manual, mesmo, só a abertura das portas dos passageiros, pois até o rebatimento da fileira do meio para acessar a última fila de assentos é automático.

No cockpit está o *crème de la crème*, como diria minha mãe: o conjunto de telas curvadas que agrega o painel de instrumentos e a central multimídia de 14,9 polegadas em uma única peça. A interface é intuitiva, mas o que

realmente encanta são as funcionalidades de conveniência. O menu Status, por exemplo, elimina a necessidade de folhear manuais físicos, já que qualquer alerta no painel é explicado na tela, com as soluções recomendadas.

E assim o luxo se manifesta nos detalhes extravagantes. O sistema de ar-condicionado, por exemplo, tem não duas nem três, mas sim cinco zonas independentes, de modo que cada ocupante – até os da terceira fileira – pode escolher seu microclima. Se o silêncio na cabine não for o desejado, o sistema de som com 36 alto-falantes envolve bem o ambiente. Já o assistente de voz, que funciona como uma Alexa, permite controlar várias funções do carro.

A lista de curiosidades continua nos porta-copos, que podem ser aquecidos ou resfriados, bem como nos bancos com ventilação, aquecimento e massagem, ajustáveis em diferentes partes, desde a lombar até os ombros. O mais legal, porém, é o recurso Parking Assist. Este nada mais é que um assistente de estacionamento que, usando as câmeras 360 graus de excelente qualidade e os diversos sensores, identifica a vaga e consegue estacionar sozinho, assumindo totalmente o controle. Claro que a operação nem sempre é perfeita e o motorista precisa estar atento; mas, nas três vezes que testei, em apenas uma precisei dar mais uma ré para encaixar perfeitamente na vaga.

Dito tudo isso, lá fui eu dirigir o BMW X7 de mais de R\$ 1 milhão, equipado com uma motorização híbrida leve (MHEV) que alia o conhecido motor 3.0 biturbo de seis cilindros em linha a um sistema auxiliar de 48 Volts. O resultado são 381 cv de potência e 55 kgfm





de torque combinados, que justificam a aceleração oficial de zero a 100 km/h em apenas 5,8 segundos, marca surpreendente para um carro desse tamanho e peso. Para ter uma ideia, o X7 consegue ser mais rápido que um Volkswagen Jetta GLI, que faz o mesmo em 6,6 s.

A dinâmica de condução é excelente e, embora o X7 tenha aceleração vigorosa, é um dos carros mais confortáveis que dirigi. Mas... atenção, pois os limites de velocidade podem ser facilmente alcançados se o condutor se empolgar com o pedal do acelerador. Em contrapartida, as trocas muito perceptíveis do câmbio ZF de oito marchas e a leve dificuldade de esterçar (são 12,4 m de diâmetro de giro) me fizeram lembrar que estava em um SUV grandalhão. Pelo menos a direção precisa e a tração integral deixam toda a fórmula mais bem encaixada. Um dos destaques, como já disse, é a suspensão a ar. Além de rebaixar a carroceria em 2 cm, ela pode subi-la até 4 cm, o que auxilia a transpor vias mais irregulares. Justamente por isso, fiquei me perguntando por que o eixo traseiro não é esterçante, função disponível no sedã i7 e que ajudaria muito bem o SUV no dia a dia... Pelo menos a direção mais direta compensa.

No quesito segurança, além dos seis airbags e do sistema Adas de assistência ao motorista, o X7 2026 traz outro recurso muito bacana: o Driving Assist — diga-se de passagem, um dos melhores que já testei. O carro basicamente assume o controle em rodovias, acelerando, freando e desviando de obstáculos. Por razões legais e de segurança, o motorista precisa ficar com as mãos no volante. E eu recomendo que você fique! Caso contrário, o carro vai cobrar que retome a ação.

O consumo, em virtude do peso e da potência, é honesto e ajudado pelo sistema híbrido leve: médias de

BMW X7 vem equipado com head-up display de série



8 km/l na cidade e 8,7 km/l na estrada, de acordo com o Inmetro. Claro que tudo depende do modo de condução e do peso carregado. No período que passei com o carro, não passei de 7,2 km/l na cidade. Não que essa seja uma grande preocupação do comprador de um modelo desse valor.

Ao fim do teste, a sensação que fica é de que a BMW conseguiu equilibrar a dinâmica mais esportiva e precisa que se espera de um carro da marca em um SUV com espaço familiar e tecnologia de ponta. Fiquei até com dó de devolvê-lo. Só que mantê-lo exige um investimento grande, já que só a cesta de peças tem um custo de R\$ 193.087. Para quem pode, o BMW X7 consegue impressionar mais ainda do que eu esperava. E assim se vai mais um teste desafiador. Fico pensando qual será o próximo milhão... **A**



Desempenho; alto nível de tecnologias para conforto e amplo espaço



Falta do eixo traseiro esterçante, que facilitaria as manobras

EM BUSCA DE UM



CAOA CHERY TIGGO 5X PRO MAX DRIVE 2027 | R\$ 141.990

SUV COMPACTO TEM REESTILIZAÇÃO INSPIRADA NO TIGGO 7 E APOSTA FORTE EM CUSTO/BENEFÍCIO PARA VOLTAR A INCOMODAR RIVAIS; SERÁ QUE DEU CERTO?

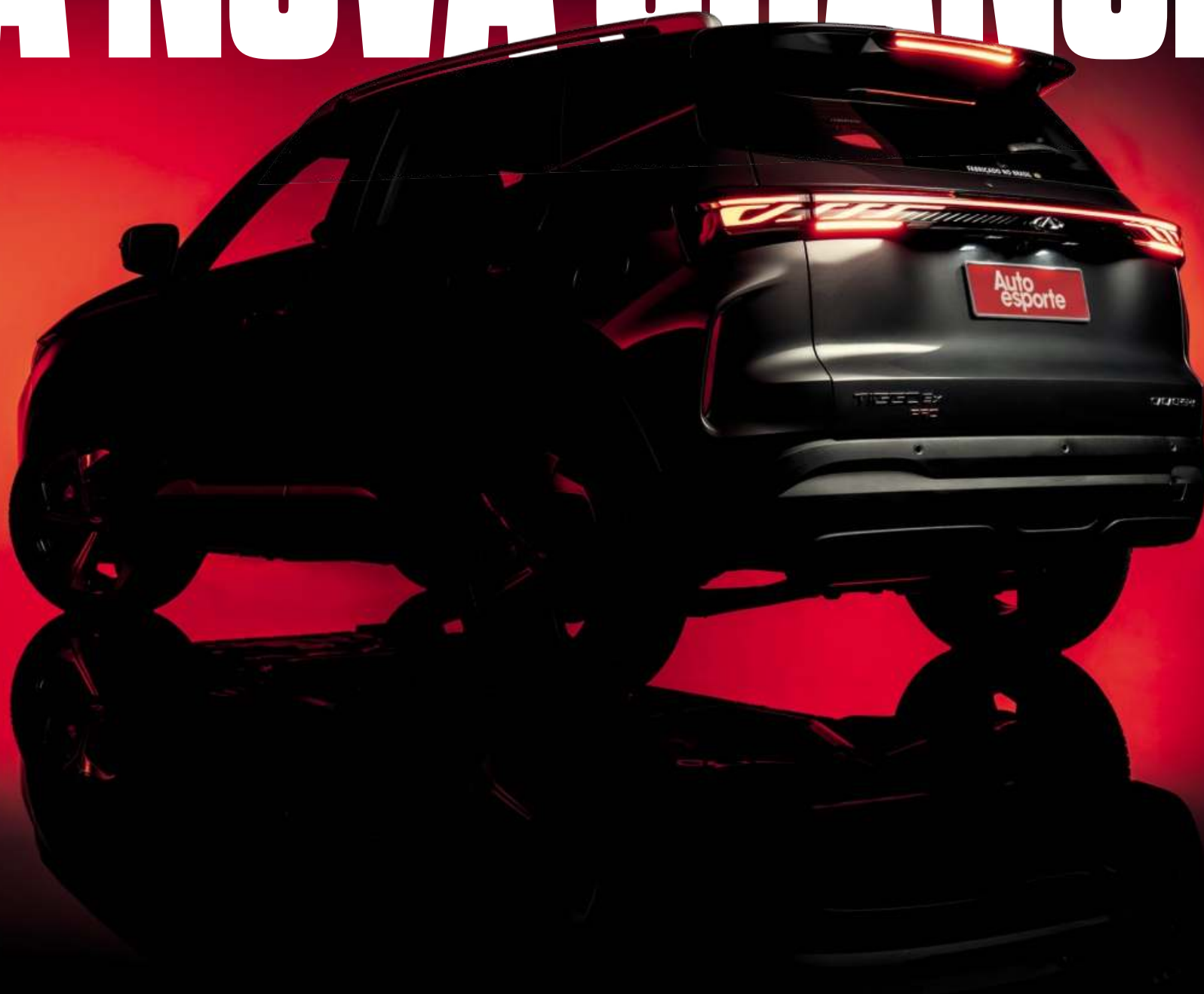
 André Schaun

Custo/benefício é a relação entre quanto você paga e o que recebe em troca. Este passou a ser o grande apelo das marcas chinesas nos últimos anos. O novo Cáo Chery Tiggo 5X, lançado em duas versões, Sport (R\$ 124.990) e Pro Max Drive (R\$ 141.990), é um exemplo que se encaixa bem nessa relação. **Autoesporte** já experimentou o SUV, que se renovou na linha 2027 para voltar a fazer sucesso no mercado. O início de vendas foi excelente: 12 mil unidades reservadas e faturamento de R\$ 1,6 bilhão nos primeiros cinco dias de pré-venda, segun-

do o grupo Cáo, muito em função dos preços promocionais. As mudanças têm clara inspiração no Tiggo 7, atual best-seller da marca, com quase 38,5 mil emplacamentos em 2025. Já o Tiggo 5X registrou apenas 13,7 mil vendas no ano passado. A lógica precisa ser invertida, visto que o SUV compacto é mais barato e, teoricamente, deveria ter mais volume.

Para cumprir essa missão, o novo Tiggo 5X mantém o motor 1.5 TCI turbo flex, com injeção multiponto (indireta), que rende até 150 cv de potência. O torque aumenta de 21,4 kgfm para 22,8 kgfm. Já o câmbio é do

A NOVA CHANGE



tipo CVT que simula nove marchas e a tração, dianteira. O sistema híbrido leve de 48V que equipava a linha anterior foi deixado de lado; no terceiro trimestre, o modelo vai receber um conjunto pleno (HEV), o mesmo do Omoda 5. Ainda não se sabe se as especificações serão as mesmas do SUV cupê da Omoda Jaecoo, que tem motor 1.5 TGDí turbo a gasolina com injeção direta e um motor elétrico. Juntos, entregam 224 cv e 30,1 kgfm de torque combinados. O câmbio é DHT (Dedicated Hybrid Transmission), com uma marcha mecânica e múltiplas variações geradas pelo motor elétrico.

Essa renovação é a terceira pela qual o Tigo 5X passa no Brasil desde seu lançamento, em 2018. Agora, o SUV compacto ficou parecido com o Tigo 7 por dentro e por fora. Na dianteira, a grade está maior e invade a borda do capô. O acabamento interno da peça mantém o padrão de diamantes, mas os faróis de LED estão mais afilados e têm luzes diurnas verticais. Nas laterais, a fabricante optou por unir a coluna C ao vidro traseiro, criando o efeito de teto flutuante. Na versão Sport, as rodas de liga leve são de 17" (215/60 R17). Já na Pro Max, de 18" (225/55 R18).



Teto solar do Tiggo 5X visto no Salão de SP foi trocado pelo panorâmico, a pedido dos próprios clientes do SUV

Na traseira, as lanternas de LED agora são integradas por um filete luminoso. O destravamento da tampa do porta-malas de 340 litros pode ser feito pela chave. É bom lembrar que o SUV é produzido em Anápolis (GO), ao lado de Tiggo 7 e Tiggo 8, que terão as versões híbridas plug-in nacionalizadas. A garantia subiu de cinco para sete anos.

Nosso teste foi realizado durante uma visita ao centro de distribuição de peças da Caoa Chery, em Franco da Rocha (SP). Portanto, tivemos um contato bem rápido com o carro, de poucos quilômetros em apenas 20 minutos. Nas dimensões, o Tiggo 5X 2027 está maior: passou de 4,31 metros para 4,34 m de comprimento (+ 3 centímetros), devido ao novo para-choque frontal. As demais medidas seguem as mesmas: 2,61 m de entre-eixos, 1,83 m de largura e 1,65 m de altura. A cabine continua com um bom aproveitamento do espaço – uma pessoa da minha altura, 1,87 m, vai no banco de trás no limite do conforto, tanto para a cabeça quanto para as pernas. As portas têm acabamento de plástico, mas o apoio de braço é macio. Há também apoio de braço central com dois porta-copos, uma entrada USB-A e saídas de ar-condicionado nas fileiras traseiras. Nas duas versões, os bancos são de couro sintético.

Para o motorista, banco elétrico com seis ajustes de posição nas duas versões e quatro de encosto lombar na Pro. O painel remete ao do Tiggo 7 e tem linhas mais horizontalizadas, novas saídas de ventilação e superfície emborrachada. Outras partes são de plástico com diferentes texturas e as portas têm revestimento com imitação de couro. A central multimídia de 10,25" tem Android Auto e Apple CarPlay



sem fio. A conexão, ao menos com o meu iPhone, foi realizada de forma rápida e fácil. A tela é integrada ao quadro de instrumentos digital, também de 10,25". Uma novidade em relação ao modelo apresentado no Salão do Automóvel de 2025 é que o teto solar foi trocado pelo panorâmico, após pedidos dos clientes.

De maneira geral, a lista de equipamentos do novo Tiggo 5X é muito boa. A versão Sport já traz de série seis airbags, freio de estacionamento eletrônico, câmera de ré, partida do motor por botão, assistência de descida, monitoramento de pressão dos pneus e sensores de estacionamento dianteiro e traseiro. A versão Pro acrescenta alerta de colisão frontal, assistente de permanência em faixa, frenagem autônoma de emergência, alerta de ponto cego, controle de cruzeiro adaptativo (ACC), câmera com visão de 360 graus, retrovisores elétricos e com aquecimento, carregador de celular por indução e ar-condicionado automático de duas zonas.

Como o teste foi curto, as primeiras impressões são limitadas — e nos comprometemos a aprofundá-las quando o SUV estiver em nossa garagem. A última vez que estive ao volante do Tiggo 5X foi em abril de 2022, quando a Caoa Chery trocou o antigo câmbio de dupla embreagem pelo CVT. Depois de quatro anos, sinto que, dinamicamente, pouca coisa mudou. Destaco o bom entrosamento entre a caixa de nove marchas simuladas e o motor, embora o CVT tenha a tendência de se tornar escandaloso e fazer o propulsor roncar alto. As arrancadas, que já eram boas, melhoraram ainda mais com o torque extra. No entanto, o zero a

100 km/h não foi revelado pela marca e, em meu contato, jamais ultrapassei os 60 km/h. A estabilidade é boa, em função da suspensão traseira multilink — algo raro em carros dessa faixa de preço —, mas o comportamento ainda é “molenga” nas inclinações laterais. Outro detalhe que não melhorou é o isolamento acústico: ruídos externos invadem muito a cabine. O consumo, ponto bastante criticado pelos atuais donos do Tiggo 5X, também não evoluiu tanto: 10 km/l na cidade e 12,1 km/l na estrada com gasolina, segundo o Inmetro. Mesmo assim, a julgar pela pré-venda, o SUV renovado deve voltar a incomodar Volkswagen T-Cross, Hyundai Creta e companhia. **A**



Custo/benefício, lista de equipamentos, acabamento e espaço



Consumo, isolamento acústico, suspensão e direção moles demais



**TIGGO 5X PRO
MAX DRIVE 2027**
R\$ 141.990

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Dianteiro, transv., 4 cil. em linha, 1.5 16V, turbo, injeção multiponto, flex

POTÊNCIA

150 cv a 5.500 rpm

TORQUE

22,8 kgfm entre 1.750 rpm e 4.000 rpm

CÂMBIO

Automático CVT, 9 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

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

FREIOS

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

PNEUS

225/55 R18

DIMENSÕES

Compr: 4,34 metros
Largura: 1,83 m
Altura: 1,64 m
Entre-eixos: 2,61 m

TANQUE

51 litros

PORTA-MALAS

340 litros (fabricante)

PESO

1.452 kg



ELE ESTÁ PRONTO

GAC GS3 ELITE 2026 | R\$ 159.990

PARTINDO DE R\$ 139.990, NOVATO QUER BRIGAR NO SEGMENTO MAIS CONCORRIDO DO MERCADO BRASILEIRO: O DE SUVs COMPACTOS. PARA ISSO, APOSTA EM PORTE DE JEEP COMPASS E BOM ACABAMENTO; SERÁ O SUFICIENTE?

 Caio Bednarski



O GAC GS3 chegou para disputar vendas no segmento mais competitivo do Brasil, o de SUVs compactos. Cheio de opções, agrega marcas tradicionais e novatas, como é o caso da GAC. A missão do modelo não será fácil, mas ele tem alguns ases na manga. O custo/benefício é o principal deles. A versão de entrada, Premium, é vendida por R\$ 139.990. Logo acima, a topo de linha, Elite, sai por R\$ 159.990. A compra pode ser feita pelo Mercado Livre, com sinal de R\$ 4 mil. Desde a configuração mais barata, a lista de equipamentos é recheada. Além dos valores atrativos, o

GS3 tem outros atributos interessantes para ganhar mercado no país. Um deles é o porte, próximo ao de SUVs médios como Jeep Compass e Toyota Corolla Cross. Outro é o fato de que se tornará nacional em breve, pois a GAC montará carros na fábrica da HPE a partir de 2027, e o GS3 deverá ser o primeiro da fila.

Em nosso primeiro contato com o GAC GS3, durante seu lançamento, dirigi cerca de 35 quilômetros — 10 km na cidade de São Paulo e 25 km na Rodovia dos Bandeirantes. Vale lembrar que já havíamos dirigido o modelo no fim do ano passado, na China, e não gostamos muito dos ajustes de direção e de aceleração da versão chinesa. Logo de cara, notamos melhorias na calibração da direção elétrica, muito menos anestesiada, e nas respostas do acelerador, também retrabalhado para atender o gosto do consumidor brasileiro. Ao pisar no pedal direito, o motor leva cerca de 1 segundo para entregar a resposta esperada. No test drive de 2025, na China, esse tempo passava de 2 s. O câmbio automatizado de dupla embreagem e sete marchas com caixa banhada a óleo também foi reajustado para tornar as trocas mais céleres.

Com tudo isso, a dirigibilidade do GS3, de forma geral, é boa. O motor 1.5 turbo a gasolina de injeção direta, 170 cv de potência e 25,5 kgfm de torque entrega a força necessária para o veículo acelerar a partir da imobilidade, retomar a velocidades mais baixas ou pegar embalo em uma rodovia. Mesmo com o delay no acelerador, o desempenho agrada. Na versão chinesa, o zero a 100 km/h é feito em 8,1 s; no Brasil, ainda não há um número oficial. Assim que o carro for disponibilizado para uma avaliação mais longa, faremos o teste de aceleração e retomadas em nossa pista.

PARA O DESAFIO?

TESTE RÁPIDO



Caso os dados de fábrica na China sejam replicados aqui, há chance de o GAC GS3 assumir o posto de SUV compacto mais veloz do Brasil. Em seu país de origem, porém, o motor desenvolve 177 cv. A queda de potência se deve à diferença dos combustíveis brasileiro e chinês. Por outro lado, na cidade, a suspensão do GS3 é muito rígida, lembrando a de modelos esportivos. Isso pode agradar parte dos consumidores, mas, no dia a dia, com asfalto ruim, falta conforto extra para os ocupantes.

Na Rodovia dos Bandeirantes, com asfalto liso, a suspensão cumpriu bem melhor seu papel, sem grandes oscilações da carroceria nas curvas e retas. Ao passar por algumas junções de pistas, a velocidades mais altas, a rigidez extrema reaparece, transferindo parte dos trancos para o interior. Segundo a GAC, a suspensão do GS3 não recebeu nenhuma alteração específica para o Brasil, pois tais ajustes finos atrasariam o lançamento e esse ponto não foi considerado decisivo para seu sucesso aqui. Porém, a marca não descarta uma recalibração futura. Para isso, vai usar como base os feedbacks dos primeiros compradores do SUV.

Depois da chuva com sol, sempre vem o arco-íris; e, depois da crítica, trago um elogio à posição de dirigir. Na versão Elite, o GS3 tem regulagem elétrica do banco do motorista e propicia um ponto H no qual a visão da pista fica alinhada ao quadro de instrumentos. Muitos SUVs com ponto H mais alto não proporcionam esse nível de equilí-

Multimídia de 14,7" chama a atenção pelo tamanho da tela e projeta celulares sem fio





Itens como bancos de couro sintético, ar-condicionado automático, cluster digital, Wi-Fi, multimídia de 14,7" e câmera de ré vêm de série nas duas versões. Pacote Adas, sensores dianteiros e câmera 360 graus, só na Elite

brío. Além disso, o formato dos bancos, aliado ao revestimento usado na sua construção, entrega o conforto esperado. Isso vale até para pessoas mais altas e pesadas — eu, por exemplo, tenho 1,83 metro de altura e passo dos 120 kg. Também gostei dos botões físicos presentes no veículo, como os controles do ar-condicionado no painel, logo abaixo da central multimídia, e os dos retrovisores na porta do condutor.

Mas... e o acabamento? Pelos preços cobrados, você pode achar que a GAC economizou nos materiais da cabine, certo? Engano, pois o acabamento é um dos pontos mais fortes do modelo. As texturas usadas no painel e nas laterais das portas ficam acima da média do segmento. Há materiais emborrachados e macios, revestimentos de couro sintético e poucas superfícies rígidas. O plástico duro aparece mais na parte inferior do painel, abaixo das saídas de ar-condicionado, e na tampa do porta-luvas. O espaço interno é generoso, como já se esperaria de um SUV com 4,41 m de comprimento, 2,65 m de entre-eixos, 1,85 m de largura e 1,60 m de altura. Mesmo que o motorista seja mais alto, quem viaja atrás tem ótimo espaço para as pernas, sem raspar os joelhos no banco dianteiro. O ocupante do assento do meio é beneficiado pelo assoalho plano, que não rou-

ba lugar dos pés, e pelo console central dianteiro recuado, que libera ainda um pouco mais de espaço. Completam a boa experiência no banco traseiro as saídas de ar dedicadas e uma tomada USB-A, daquelas maiores e mais antigas. Confesso que senti falta de uma entrada USB-C. O porta-malas tem tampa motorizada na versão Elite, mas o volume é de apenas 341 litros.

Visualmente, é inegável que o GAC GS3 tem apelo. O SUV é marcado por vincos e traços fortes em qualquer ângulo, e ainda traz uma grade frontal esculpida e com filetes verticais, unida a faróis agressivos. Nas laterais, rodas aro 19 com desenho moderno e retrovisores com recortes angulosos. Na traseira, as lanternas afiladas e os vincos da tampa do porta-malas chamam a atenção. Mas o excesso de arrojo no design pode passar do ponto e soar enjoativo. É o caso do spoiler traseiro, usado para reforçar os traços esportivos e que, a meu ver, não combinou com o carro. Também achei exagerada a simulação de duas saídas de escape com acabamento cromado na base do para-choque traseiro.

Outro ponto de atenção é o consumo. Segundo o Inmetro, o GAC GS3 faz 10,2 km/l na cidade e 11,6 km/l na estrada. Em um teste mais profundo, poderemos conferir se é possível alcançar melhor resultado com o SUV nesse quesito. Há planos de tornar o propulsor flex, mas a marca não fala em eletrificação.

Para vender bem o GS3, a intenção da GAC é ter cem concessionárias abertas no Brasil até o final do ano. Até o fim de março, havia 56 revendas em funcionamento. O SUV será vendido nas cores preta, prata, branca e dois tons de azul. ▲

GS3 ELITE 2026
R\$ 159.990

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Diant., transv., 4 cil. em linha, 1.5 16V, turbo, gasolina, inj. direta

POTÊNCIA

170 cv a 5.500 rpm

TORQUE

25,5 kgfm a 1.500 rpm

CÂMBIO

Dupla embreagem, 7 marchas, tração dianteira

ZERO A 100 KM/H

ND

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

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

FREIOS

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

PNEUS

225/55 R19

DIMENSÕES

Compr.: 4,41 metros

Largura: 1,85 m

Altura: 1,60 m

Entre-eixos: 2,65 m

TANQUE

47 litros

PORTA-MALAS

341 litros (VDA)

PESO

1.451 kg



Desempenho, acabamento, espaço interno e pacote de equipamentos



Consumo, suspensão muito rígida na cidade, delay no acelerador e porta-malas

O BRASIL QUE PAROU NO TEMPO

BR-319, A "RODOVIA FANTASMA", FOI CONSTRUÍDA EM 1976 PARA DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA — 50 ANOS DEPOIS, ESTÁ COMPLETAMENTE ABANDONADA

 André Schaun |  Murilo Góes





Quando pesquisei informações antes de atravessar a BR-319 com a nova Mitsubishi Triton Savana, encontrei artigos como um guia de sobrevivência e entendi por que ela é chamada de “Rodovia Fantasma”. Com 885 km de extensão entre Manaus, capital do Amazonas, e Porto Velho, capital de Rondônia, cerca de 90% da estrada passa por dentro da Floresta Amazônica, com centenas de quilômetros de terra em condições precárias e sem qualquer base de apoio, como postos de combustível, restaurantes ou hotéis. O cenário é de abandono.

A construção da BR-319 começou no início da década de 1970, como parte do plano do então presidente Ernesto Geisel, durante a ditadura militar, de integrar a Amazônia ao resto do país. Seguiu o mesmo conceito de ocupação e exploração econômica da região aplicado à BR-230, a Transamazônica, muito mais famosa, criada em 1972, com 4.260 km de extensão entre a cidade portuária de Cabedelo, na Paraíba, e o município de Lábrea, no Amazonas.

A inauguração da BR-319 ocorreu em 27 de março de 1976. Devido às chuvas na região e à falta de manutenção, muitos trechos começaram a ficar intransitáveis e perigosos já nos anos seguintes. Arquivos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) apontam que as condições climáticas e a deterioração do asfalto elevaram muito o preço do transporte terrestre e o número de acidentes na década de 1980, fazendo com que os produtos da Zona Franca de Manaus fossem escoados de forma mais barata por vias fluviais.

A BR-319 foi se deteriorando e, em 1988, o DNIT a classificou como “intrafegável”. Naquele ano, houve redução no uso da rodovia e a floresta rapidamente reocupou os trechos de asfalto abandonados. Assim, ela passou a ser conhecida como “Rodovia Fantasma”. Atualmente, exatos 50 anos após a inauguração da



Alguns pontos da BR-319 não recebem manutenção desde a inauguração

Quando existem, os trechos de asfalto são cheios de buracos profundos



BR-319, muitos trechos nunca tiveram manutenção e vários debates giram em torno da rodovia, impedindo seu desenvolvimento. O ponto mais crítico é o chamado “trecho do meio” — são mais de 400 km de estrada de terra em péssimo estado entre os quilômetros 250 e 656, que se transformam em grandes atoleiros durante as épocas de chuvas intensas, de dezembro a junho, e ocasionam muitos acidentes, principalmente envolvendo caminhões. De um lado, a população de cidades e municípios que dependem da BR-319 para sobrevivência pede asfalto para trazer segurança e melhor qualidade de vida; do outro, fortes questões ligadas aos impactos ambientais que isso pode causar se for feito sem um grande estudo prévio.

Como a rodovia corta a Floresta Amazônica, relatórios apontam que sua pavimentação ampliaria o acesso a áreas remotas da mata. Isso tende a estimular o chamado efeito “espinha de peixe”, em que pequenas ramificações — estradas vicinais — adentram profundamente o bioma, acelerando o desmatamento, a grilagem de terras e as queimadas, como ocorre em muitos outros eixos rodoviários da Amazônia.

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado em 28 de janeiro de 2007, chamou a atenção para a necessidade de recuperação da BR-319, mas nada avançou de fato. Nos anos seguintes, o DNIT revisou os estudos de impacto ambiental (EIA/Rima), buscando demonstrar que a reconstrução da rodovia seria viável e que seus impactos poderiam ser mitigados. Os rumos começaram a mudar somente em agosto de 2023, quando o governo lançou o Novo PAC. O programa prevê R\$ 1,7 trilhão

ines249

"RODOVIA FANTASMA" TEM GRANDES ATOLEIROS DURANTE AS ÉPOCAS DE CHUVAS, ENTRE DEZEMBRO E JUNHO

em investimentos públicos e privados até o fim deste ano, com foco em melhorias de rodovias federais, portos, energia e infraestrutura estratégica. Nesse contexto, a BR-319 passou a ser vista como prioridade, aumentando a pressão política para avançar com sua pavimentação.

No final de 2023, a discussão se intensificou com a aprovação na Câmara dos Deputados do Projeto de Lei nº 4.994/2023, que reconhece a BR-319 como infraestrutura crítica e propõe simplificar o licenciamento ambiental, permitindo que as obras sejam realizadas apenas com base na Licença Prévia, sem exigir Licença de Instalação ou de Operação. De acordo com o texto, o projeto proíbe que novas conexões rodoviárias sejam feitas, evitando-se, assim, o temido efeito espinha de peixe, que promove o desmatamento às margens de eixos de desenvolvimento.

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), órgão ligado ao Ministério do Meio Ambiente, por meio de nota técnica publicada em 19 de dezembro de 2023, criticou o projeto, alertando que eliminar etapas do licenciamento poderia possibilitar intervenções sem análise detalhada dos impactos, sobretudo na parte mais sensível da rodovia, o tal trecho do meio.



ETAPAS DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL

LICENÇA PRÉVIA (LP)

Primeira etapa do licenciamento ambiental, que aprova a viabilidade do projeto antes de qualquer obra, estabelecendo condições e medidas de controle.

LICENÇA DE INSTALAÇÃO (LI)

Autoriza a execução das obras, após aprovação detalhada de projetos e medidas de mitigação ambiental.

LICENÇA DE OPERAÇÃO (LO)

Permite que o empreendimento entre de fato em funcionamento, confirmando que todas as medidas ambientais foram cumpridas para minimizar os impactos.



Placas no decorrer da rodovia são pichadas com pedidos de asfalto

O órgão também destacou que, com o licenciamento ambiental incompleto, o risco do efeito espinha de peixe é quase inevitável. A agência ressaltou, ainda, que o licenciamento ambiental não pode ser dispensado apenas por se tratar de uma obra de infraestrutura prioritária. Eles pedem que os projetos sejam implantados de forma sustentável, com medidas de prevenção, mitigação e compensação dos impactos socioambientais, garantindo maior qualidade de vida ambiental à sociedade. O PL 4.994/2023 ainda está sob análise no Senado Federal e a proposta é que o financiamento seja feito via Fundo Amazônia, gerido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Embora o PL 4.994/2023 trate especificamente da BR-319, o debate em torno da proposta frequentemente remete ao histórico de outras grandes rodovias amazônicas, como a Transamazônica, que se tornou símbolo do efeito espinha de peixe. Depois de sua construção, na década de 1970, e do abandono visto em vários trechos nos anos seguintes, a rodovia passou a concentrar impactos associados à abertura de vias na floresta, como ocupação desordenada, proliferação de ramais e avanço do desmatamento. Em seus mais de 4 mil km de extensão, a Transamazônica corta os estados de Paraíba, Ceará, Piauí, Maranhão, Tocantins, Pará e Amazonas.

Hoje, a BR-319 tem obras para pavimentação de 20 km, entre os quilômetros 198 e 218, por meio do Novo PAC, com investimento de R\$ 163 milhões. O aporte começou em setembro de 2025 e a conclusão é prevista para o fim deste ano. A pavimentação de outros 32 km (entre o 218 e o 250) está em fase de projetos e estudos. A expectativa é de que as pesquisas estejam prontas ainda em 2026.

Em meio aos imbróglios políticos e ambientais, a população dos 22 municípios que dependem diretamente da BR-319 luta por melhorias urgentes na região. Cobra pavimentação adequada (principalmente no trecho do meio), sinalização, reforços estruturais em fundações de pontes e segurança em âmbito geral. Para mostrar essa realidade, **Autoesporte** atravessou os 885 km da BR-319, entre Manaus e Porto Velho, e percorreu mais cerca de 500 km pela Transamazônica até seu trecho final, em Lábrea. Para ser o mais realista possível, a travessia foi feita na pior época do ano, quando não para de chover. A aventura começa na próxima página. **A**

OS PRINCIPAIS DEBATES SOBRE MELHORIAS GIRAM EM TORNO DE LEIS AMBIENTAIS

BEM-VINDO À RODOVIA FANTASMA

NOVA MITSUBISHI TRITON SAVANA | R\$ 349.990

VERSÃO PREPARADA PARA O OFF-ROAD PESADO PASSA POR TESTE DE RESISTÊNCIA EXTREMO EM QUASE 1,5 MIL QUILOMETROS DE DUAS RODOVIAS NO CORAÇÃO DA AMAZÔNIA

📷 André Schaun | 📷 Murilo Góes

O chamado “inverno amazônico” é o período mais chuvoso do ano na região, entre dezembro e junho. O clima é quente e muito úmido, com chuvas fortes ao longo do dia. É terça-feira, 13h. O termômetro marca 35 °C em Manaus depois de uma manhã com sol e chuva intercalados. Estou nos últimos preparativos antes de sair com a nova Mitsubishi Triton Savana rumo às temidas BR-319 e Transamazônica. O objetivo é percorrer os quase 1,5 mil km em três dias.

A nova Savana é baseada na versão Katana, topo de linha, e custa R\$ 349.990. O motor é o mesmo Mivec 2.4 turbodiesel de quatro cilindros, com bloco de alumínio, que entrega 205 cv de potência e 47,9 kgfm de torque. O câmbio é automático de seis marchas e a tração, 4x4 com diferentes modos: 2H (tração traseira), 4H (tração 4x4), 4HLc (4x4 com diferencial central bloqueado) e 4LLc (4x4 com diferencial central bloqueado e reduzida).

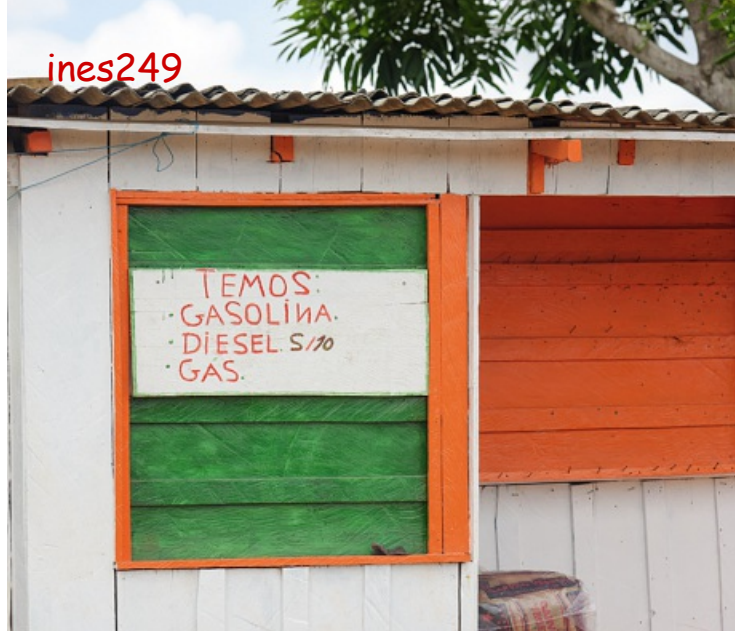
Todo o conjunto mecânico — motor, transmissão, diferencial traseiro e tanque de combustível

— é protegido por uma chapa de aço sob o chassi. Os para-choques têm reforços de metal, assim como os Rock Sliders nas laterais, que servem de escudo contra impactos fortes com pedras e troncos, principalmente. Há também snorkel, com 80 centímetros de capacidade de transposição de água, para evitar calço hidráulico em situações de alagamento. O vão livre em relação ao solo é de 22,2 cm. O ângulo de entrada, de 29°, e o de saída, de 23,4°.

A BR-319 começa em Manaus, com asfalto liso. São 5 km até o Porto da Ceasa, onde fizemos a travessia de balsa (R\$ 60) após 30 minutos de espera. A viagem dura 1 hora e passa pelo encontro dos rios Negro e Solimões, cujas águas não se misturam devido às diferenças de temperatura e densidade, criando um contraste entre tons escuros e claros. No trajeto, embalamos as malas com sacos de lixo e as prendemos na caçamba com redes elásticas, as aranhas, já que a Savana não tem capota marítima.

Descendo da balsa, o cenário muda completamente: o asfalto liso dá lugar a uma estrada





esburacada, irregular e com muita terra. Como saímos mais tarde de Manaus e o dia seguinte seria o mais puxado, o deslocamento foi mais curto: seguimos até Careiro Castanho, município de 30 mil habitantes, a 110 km da balsa. Com o modo de tração 2H ativado, é preciso ter atenção à pista estreita e ao intenso fluxo de caminhões. A noite chega com uma tempestade. O limpador de para-brisa trabalha na velocidade máxima, mas a visibilidade é mínima. Sem qualquer sinalização na rodovia, sigo guiado pelos faróis dos caminhões no sentido oposto e pelos clarões dos raios. A chuva intensa dura 40 minutos e só diminui quando chegamos a Careiro Castanho para passar a noite. Pelo menos os sacos de lixo funcionaram e as malas não molharam.

Saímos de Careiro às 6h de quarta-feira rumo a Humaitá, município de 58 mil habitantes. São 593 km, e o mapa na central multimídia de 9 polegadas – com CarPlay apenas via cabo – indica 11 horas de viagem. Completamos o tanque de 75 litros na saída, pagando R\$ 7,99 o litro. Uma placa sinaliza que o próximo posto fica a mais

de 500 km dali. Indo na direção de Humaitá, com o céu carregado de nuvens, a condição do asfalto só piora antes de começarmos o trajeto de 400 km de terra do trecho do meio. É uma sequência de crateras, com enormes poças d'água e um cenário com peças de carros largadas e resquícios de acidentes. A Savana tem rodas aro 18" com pneus GoodYear Wrangler Duratrac RT 265/60 R18, 80% voltado para o off-road e 20% para o asfalto. Para encarar a lama, baixamos a calibração de 36 para 28 psi.

A viagem segue e, quando percebemos, só há floresta ao redor. Uma placa alerta: "Fim do trecho pavimentado a 52 km". Porém, em menos de 10 km o asfalto termina, dando lugar a um verdadeiro campo minado de buracos cheios de água. Bem-vindo ao temido trecho do meio. O clima úmido da floresta faz a água demorar a secar. É hora de engatar o 4x4 e iniciar um jogo estratégico: ir de um lado para o outro na pista tentando desviar dos buracos. Mas é em vão. É batida atrás de batida, e os amortecedores trabalham forte. A Savana tem suspensão independente de braços triangulares duplos na diantei-

No decorrer da rodovia, principalmente no trecho do meio, ambulantes vendem combustível de forma ilegal



NOVA TRITON SAVANA TEM PROTEÇÃO REFORÇADA PARA AGUENTAR FORTES IMPACTOS DE PEDRAS E TRONCOS

ra e eixo rígido com feixe de molas semielípticas na traseira, o que é bom para controlar a absorção de impactos. Reivindicar conforto é impossível nos próximos 150 km: a cabine treme sem parar até chegarmos à balsa de Igapó-Açu, em Manicoré. Aqui, o que conta é resistência.

Na fila de espera da balsa, ambulantes vendem galões de 20 litros de diesel S10 por R\$ 200 — além de ilegal, esse combustível é adulterado. Já a travessia na balsa custa R\$ 30 e dura cerca de 15 minutos. Chegamos ao coração do trecho do meio. Começa uma chuva forte e o cenário fica intimidador — e perigoso. O solo, que já era ruim, piora ainda mais com áreas inundadas e muito escorregadias. Nesse momento, é possível sentir a eficiência dos pneus da Savana. Caminhões vêm no sentido oposto deslizando sem controle na lama e, com frio na espinha, preciso jogar a Savana dentro do mato para evitar um acidente. Carretas tombadas e atoladas se tornam cenas comuns. Flagramos até um caminhão pegando fogo.

A dupla do canal no YouTube “Inverno na Transamazônica”, Thiago e Rafael, especialistas em desatolar





veículos na região, nos acompanhou na travessia e foi essencial para salvar caminhoneiros atolados ao longo da BR-319. Em áreas com camada espessa de lama, precisei usar o modo 4HLc, com diferencial central bloqueado, para não entrar na estatística dos atolamentos. O trecho do meio é, de fato, hostil. Sem as proteções de série na versão Savana, a Triton certamente sofreria danos severos. A direção exige atenção total: basta desviar o olhar por meio segundo — para beber água, por exemplo — e corre-se o risco de um acidente. Quando a noite chega, o trecho final até Humaitá é de asfalto precário: buracos com mais de 2 m de diâmetro e profundidade suficiente para destruir qualquer carro.

Chegamos a Humaitá às 3h de quinta-feira, 21 horas depois de sair de Careiro. Pelo menos os últimos 30 km foram de asfalto liso. Mal dormimos e, às 9h, já estávamos prontos para concluir a missão no terceiro dia. Abastecemos a Savana com 65,1 litros — R\$ 469, ou R\$ 7,20/litro. Em vez de seguir direto para Porto Velho, retornamos naqueles mesmos 30 km de asfalto liso até o único ponto em que a BR-319 cruza com a BR-230; viramos à direita, sentido Lábrea, para alcançar o ponto final da



Muita resistência para enfrentar buracos, atoleiros e situações desafiadoras ao longo da rodovia



Central multimídia não conecta celulares sem fio e a capota marítima fez falta



MUITOS CAMINHÕES PERDEM O CONTROLE E CAUSAM ACIDENTES NO TRECHO DO MEIO DA BR-319

famosa Transamazônica, a 215 km de distância.

Apesar da manhã ensolarada, a famigerada rodovia está um verdadeiro lamaçal. Quanto mais avançamos, mais escorregadia fica. Ali há muito mais subidas e descidas do que na “Rodovia Fantasma”. No caminho, avistamos diversos caminhões sendo rebocados por tratores. Nos trechos mais secos, mesmo com o bom fôlego do motor, é impossível avançar mais de 50 m sem reduzir bruscamente a velocidade para desviar das crateras.

O solo é todo irregular e tem intermináveis “costelas”, aquelas ondulações perpendiculares à direção da via formadas pelo tráfego, pela chuva e, claro, pela falta de manutenção. A vibração na cabine é tão intensa que a cabeça sacode sem parar – o motorista fica com a visão turva. É fácil perder a aderência da picape, porém, com movimentos leves, retoma-se a trajetória. É uma direção exaustiva. Nos últimos 20 km antes de chegarmos a Lábrea, onde há a construção de um pequeno aeródromo, a estrada é asfaltada, e a cena mais comum são pessoas caminhando, andando de bicicleta e fazendo exercícios. Isso escancara o quanto a melhoria da pavimentação pode trazer, além de segurança rodoviária, bem-estar para a população. Os 215 km

foram percorridos em pouco mais de 5 horas. Fizemos, então, o registro da placa de término da Transamazônica. E logo tivemos que voltar, pois já era meio da tarde e o caminho até Porto Velho para concluir a missão seria longo.

A cabine trepidando sem parar e as porradadas que a Savana sofreu ao desviar de um buraco para cair no outro, ao longo dos 215 km de volta pela Transamazônica noite adentro, configuraram uma prova de resistência física e mental extrema. Somando ida e volta entre Humaitá e Lábrea, mais o trecho asfaltado até Porto Velho, foram mais de 600 km e quase 20 horas de estrada. Apesar de toda a tensão, missão concluída.

A Triton Savana se mostrou um tanque de guerra. Exatos 1.465 km percorridos, 36h34 de estrada e velocidade média de 37 km/h. Sem danos estruturais, sem pneu furado, apenas um para-brisa trincado. É revoltante e vergonhosa a situação da BR-319 e da Transamazônica. Enquanto debates sobre impactos ambientais e melhorias das rodovias se arrastam por décadas, a vida da população local continua sendo assombrada pelo fantasma da promessa de um país do futuro que nunca chegou. **A**

Transamazônica, a BR-230, tem mais de 4 mil km; sai de Cabedelo, na Paraíba, e termina em Lábrea, no Amazonas



NOVA TRITON SAVANA
R\$ 349.990

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Dianteiro, longitudinal, 4 cilindros em linha, 2.4 16V, inj. direta, turbo, diesel

POTÊNCIA

205 cv a 3.500 rpm

TORQUE

47,9 kgfm a 2.750 rpm

CÂMBIO

Automático, 6 marchas, tração 4x4 com reduzida

ZERO A 100 KM/H

11,5 s

CONSUMO (INMETRO)

9,5 km/l (urbano)
11,7 km/l (rodoviário)

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep., braços sobrepostos (diant.) e eixo rígido (tras.)

FREIOS

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

PNEUS

265/60 R18

DIMENSÕES

Compr.: 5,36 metros
Largura: 1,81 m
Altura: 1,93 m
Entre-eixos: 3,13 m

TANQUE

76 litros

CAÇAMBA

1.046 litros

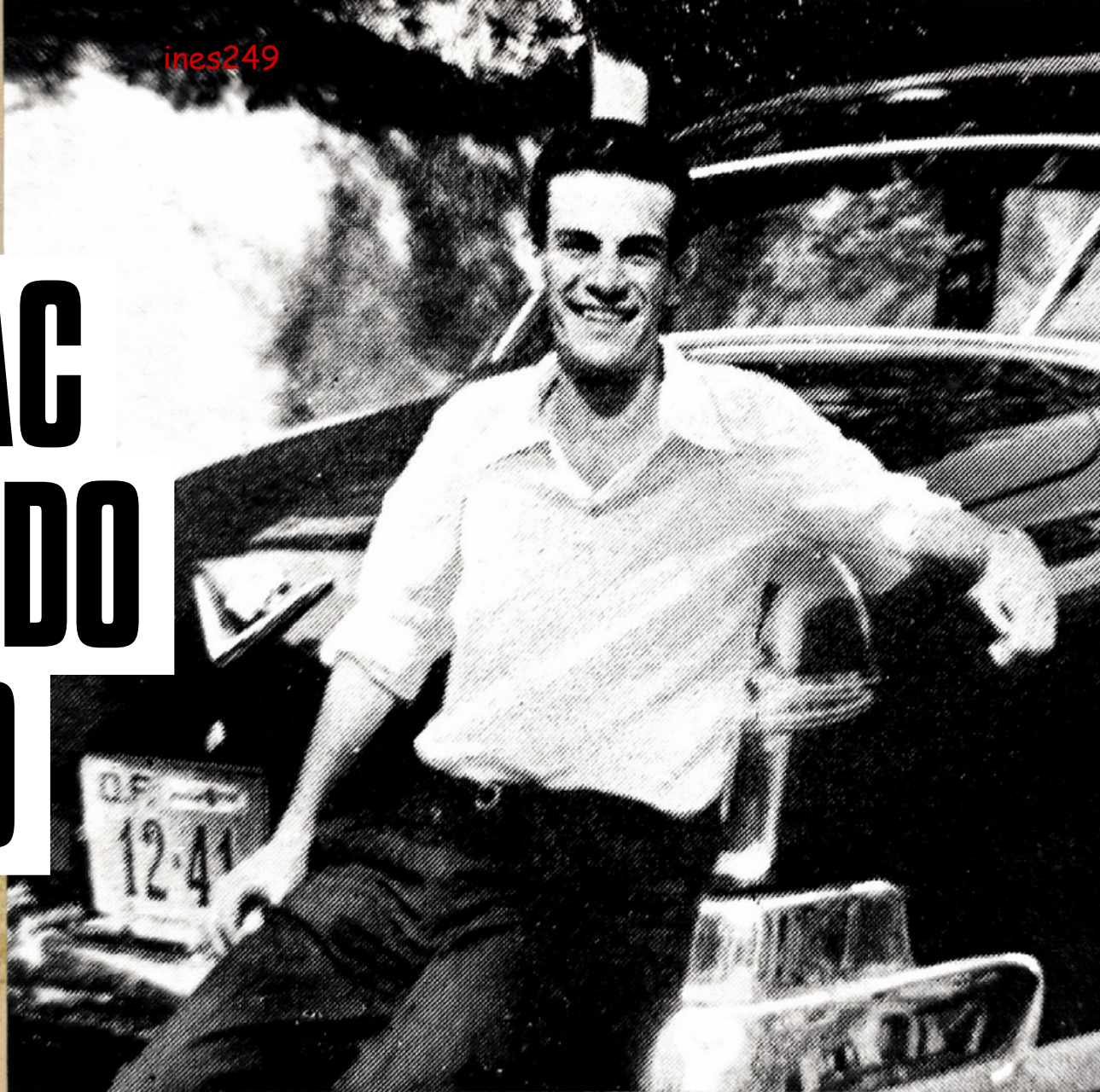
PESO

2.130 kg

O CADILLAC DA BEIRA DO GRAMADO

TELÊ SANTANA E A MARCA QUE ACABA DE VOLTAR AO BRASIL TIVERAM UMA RÁPIDA — PORÉM REPRESENTATIVA — HISTÓRIA JUNTOS NOS ANOS 1950

 Marcos Rozen



A Cadillac está oficialmente de volta ao Brasil, depois de décadas esquecida por aqui. Bom momento para destacar uma pérola guardada no acervo do Museu da Imprensa Automotiva (Miau) que envolve a marca e um dos maiores nomes do futebol brasileiro e mundial: Telê Santana. O registro está em um exemplar da revista *Vida na GM*, publicação editada pela própria General Motors, edição número 20, de abril de 1952.

Mas, antes, cabe uma contextualização. A Cadillac, no Brasil dourado dos anos 1950, era o puro símbolo da riqueza; se um sujeito tinha um carro da marca na garagem, invariavelmente era milionário — como um proprietário de um Rolls-Royce Cullinan hoje em dia. Além disso, vale muito lembrar que, na época, jogador de futebol não ganhava fortunas como atualmente. Bem longe disso: era uma profissão que pagava pouco, apesar de gerar certa fama e prestígio (curioso é que, neste 2026, se virmos um Cullinan na rua, inapelavelmente vamos pensar que o dono é um futebolista; as coisas mudam).

Voltando à história, era mechinho de 1952 e estava em disputa a final do Campeonato Carioca entre Fluminense e Bangu. O centroavante do Flu e artilheiro do torneio, com nada menos de 23 gols, Carlyle, se machucou e ficou de fora do jogo decisivo. Entrou em seu lugar um jovem chamado Telê, com apenas 20 anos e recém-promovido da base do clube.



Telê, aos 20 anos, teve seu “dia de príncipes” com o Cadillac de seu chefe, em 1952



Manchete do *Jornal dos Sports* destacou o feito de Telê, herói da final do Campeonato Carioca

O rapaz, mineiro de Itabirito, reconhecidamente tímido e humilde, alimentava o sonho de, um dia, andar de Cadillac. E quem tinha um? Benício Ferreira Filho, dirigente de futebol do Fluminense e (adivinha só?) empresário muito bem-sucedido, dono da Prolar S.A., importante financeira e construtora sediada no Rio de Janeiro. Durante a concentração para o jogo, no domingo, 20 de janeiro de 1952, Telê perguntou ao dirigente se poderia dar uma volta no Cadil-





O Cadillac 1951 era o mais puro símbolo de luxo e ostentação da época



O então jogador fez pose ao volante, mas só rodou no carro com motorista



Telê Santana foi eleito o maior técnico do futebol brasileiro por outros treinadores

Não se sabe ao certo o quanto a promessa incentivou Telê, mas o fato é que ele marcou os dois gols da partida, um aos 18 minutos do primeiro tempo e o outro aos 31 minutos da segunda etapa. Apito final e, com o placar de 2 a 0, o Fluminense festejou o título.

Já na manhã do dia seguinte, segunda-feira, 21 de janeiro de 1952, o dirigente do tricolor carioca mandou o carro, com motorista e tudo, para a casa de Telê, com o recado de que o Cadillac estava à sua inteira disposição por 24 horas. Com ele o jogador foi até a Igreja da Penha e pagou sua promessa de subir a escadaria caso fosse campeão.

Foi o “passeio da vitória”, como chamou a revista da GM, destacando que “os torcedores e simpatizantes do Fluminense F.C. também compartilharam da alegria do jovem futebolista, e era de ver a satisfação estampada em seus rostos quando vislumbravam Telê, com ar nababesco, refestelado no assento traseiro do carro que lhe fôra cedido merecidamente. Foi o seu dia mais feliz, e isso ele fez questão de frisar aos repórte-

res” (ah, a poética língua portuguesa de antigamente).

Quis a história que o passeio de Telê no Cadillac e os dois gols marcados na final caíssem no esquecimento. Alguns anos depois, porém, Telê assumiu o sobrenome Santana e, como técnico, tornou-se um dos nomes mais vitoriosos do esporte. Foi duas vezes campeão brasileiro, com o Atlético Mineiro em 1971 e com o São Paulo em 1991, e bicampeão da Libertadores e do Mundial Interclubes, em 1992 e 1993, pelo clube paulista. Foi ainda o técnico da Seleção Brasileira nas Copas do Mundo de 1982 e 1986.

Com tamanha carreira, você deve achar que, em algum momento, ele finalmente comprou seu Cadillac: na verdade, não. Telê era totalmente contra arroubos consumistas, inclusive costumava dar bronca nos jogadores que tinham esses impulsos quando o futebol começou a pagar muito bem aos atletas. Por isso, erroneamente, era frequentemente chamado de pão-duro.

Telê Santana morreu em 2006, aos 74 anos. Em 2022, 16 anos depois, uma pesquisa do site Globo Esporte o elegeu como o “maior técnico da história do futebol brasileiro”. Mais de cem treinadores, em atividade ou aposentados, votaram. É um título bonito, sem dúvida, mas poderiam ter dito de outra forma – assim, por exemplo: Telê, o Cadillac da beira do gramado! ▲



MARCOS ROZEN
é fundador do
Museu da Imprensa
Automotiva – Míau

MODELOS

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

		FEVEREIRO 2026	JANEIRO 2026	ACUMULADO 2026	VARIAÇÃO MENSAL
1	 FIAT STRADA	11.191	10.541	21.732	-6,2%
2	 VOLKSWAGEN POLO	7.517	5.699	13.216	-31,9%
3	 FIAT MOBI	6.560	3.530	10.090	-85,8%
4	 FIAT ARGO	6.478	5.177	11.655	-25,1%
5	 CHEVROLET ONIX	6.450	4.948	11.397	-30,4%
6	 VOLKSWAGEN T-CROSS	5.667	5.741	11.408	-1,3%
7	 VOLKSWAGEN TERA	5.358	4.992	10.350	-7,3%
8	 RENAULT KWID	5.194	2.613	7.807	-98,8%
9	 HYUNDAI HB20	5.124	4.065	9.188	-26,1%
10	 HYUNDAI CRETA	5.045	4.429	9.473	-13,9%
11	 BYD DOLPHIN MINI	4.874	2.840	7.713	-71,6%
12	 JEEP COMPASS	4.169	4.503	8.672	-7,4%
13	 CHEVROLET TRACKER	4.003	4.532	8.535	-11,7%
14	 FIAT TORO	3.941	4.094	8.035	-3,7%
15	 VOLKSWAGEN NIVUS	3.851	3.167	7.018	-21,6%
16	 FIAT FASTBACK	3.833	3.927	7.760	-2,4%
17	 BYD SONG	3.702	3.802	7.504	-2,6%
18	 TOYOTA HILUX	3.304	4.137	7.441	-20,1%
19	 GWM HAVAL H6	3.237	2.628	5.864	-23,2%
20	 FIAT PULSE	3.057	3.193	6.250	-4,3%

PÉ NA STRADA!

O Brasil registrou o emplacamento de 176.797 carros de passeio e comerciais leves em fevereiro de 2026. Esse número é 8,8% maior que o de janeiro, o que mostra que o mercado tenta se recuperar da comum queda de licenciamentos no primeiro trimestre do ano. Os dados são da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve). Não é segredo para ninguém que a Fiat Strada não dá trégua e continua liderando as vendas gerais no país, com 11.191 unidades comercializadas no período. A picape é seguida por Volkswagen Polo (7.517), Fiat Mobi (6.560), Fiat Argo (6.478) e Chevrolet Onix (6.450). Diferentemente do ranking de janeiro, que trazia os Volkswagen T-Cross e Tera entre os cinco modelos mais vendidos, dessa vez não há nenhum SUV no top-5. BYD Dolphin Mini se destaca em 11º no ranking geral e como primeiro elétrico a liderar as vendas no varejo.

FIAT DOMINA O TOP-5

Se em janeiro a Volkswagen emplacou três modelos no top-5, neste mês a Fiat assumiu o feito. Com 39.670 licenciamentos, a marca italiana tem Strada na liderança e os hatchs Mobi e Argo na terceira e na quarta posição, respectivamente. Já a BYD segue como a quinta fabricante mais popular no país e a Renault ultrapassa a Jeep na disputa pela sétima colocação.

MARCAS

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

	FEVEREIRO 2026	JANEIRO 2026	ACUMULADO 2026	VARIAÇÃO MENSAL	PARTICIPAÇÃO NO MÊS
1 FIAT	39.670	34.260	73.930	-15,8%	22,4%
2 VOLKSWAGEN	29.108	25.737	54.845	-13,1%	16,5%
3 CHEVROLET	16.874	16.164	33.037	-4,4%	9,5%
4 HYUNDAI	12.139	10.207	22.344	-18,9%	6,9%
5 BYD	11.430	9.801	21.229	-16,6%	6,5%
6 TOYOTA	10.469	9.556	20.024	-9,6%	5,9%
7 RENAULT	9.601	7.787	17.387	-23,3%	5,4%
8 JEEP	8.236	8.893	17.129	-7,4%	4,7%
9 HONDA	7.574	6.722	14.295	-12,7%	4,3%
10 NISSAN	4.955	4.559	9.514	-8,7%	2,8%
11 GWM	4.898	4.416	9.313	-10,9%	2,8%
12 FORD	3.562	3.955	7.516	-9,9%	2%
13 CAOA CHERY	3.401	3.548	6.949	-4,1%	1,9%
14 CITROËN	2.248	2.536	4.784	-11,4%	1,3%
15 RAM	2.035	2.224	4.259	-8,5%	1,2%

VENDAS POR CATEGORIA

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

Hatches

Híbridos*

Elétricos

		Fev.	Jan.	2026	Variação mensal			Fev.	Jan.	2026	Variação mensal			Fev.	Jan.	2026	Variação mensal
1	Volkswagen Polo	7.517	5.699	13.216	31,9%	1	GWM Haval H6	3.025	2.389	5.414	26,6%	1	BYD Dolphin Mini	4.874	2.840	7.714	71,6%
2	Fiat Mobi	6.560	3.530	10.090	85,8%	2	Toyota Corolla Cross	2.287	2.115	4.402	8,1%	2	BYD Dolphin	1.193	1.511	2.704	-21,1%
3	Fiat Argo	6.478	5.177	11.655	25,1%	3	BYD Song Pro	1.979	2.230	4.209	-11,3%	3	BYD Yuan Pro	447	414	861	8%
4	Chevrolet Onix	6.450	4.948	11.397	30,4%	4	BYD Song Plus	1.723	1.113	3.295	54,8%	4	Chevrolet Captiva EV	233	187	420	24,6%
5	Renault Kwid	5.194	2.613	7.807	98,8%	5	Toyota Corolla	1.345	1.333	2.678	0,9%	5	Geely EX5	229	213	442	7,5%

Fiat Mobi sobe três posições e se torna vice-líder da categoria no mês. HB20 tem queda nas vendas e sai de cena, deixando o quinto lugar com o Kwid.

Corolla Cross supera Song Pro na briga pela segunda posição no ranking. Já o Corolla sedã é ultrapassado pelo Song Plus e fecha o mês na quinta colocação.

Captiva EV está entre os mais vendidos pela primeira vez desde seu lançamento. EX5 substitui EX2 como representante da Geely no ranking.

Sedãs compactos

Sedãs médios e premium

SUVs e crossovers compactos

		Fev.	Jan.	2026	Variação mensal			Fev.	Jan.	2026	Variação mensal			Fev.	Jan.	2026	Variação mensal
1	Volkswagen Virtus	2.489	1.645	4.134	51,3%	1	Toyota Corolla	2.149	1.399	3.548	53,6%	1	Volkswagen T-Cross	5.667	5.741	11.408	-1,3%
2	Chevrolet Onix Plus	1.994	1.869	3.863	6,7%	2	BYD King	907	840	1.747	8%	2	Volkswagen Tera	5.358	4.992	10.350	7,3%
3	Fiat Cronos	1.856	1.360	3.216	36,5%	3	BMW Série 3	292	250	542	16,8%	3	Hyundai Creta	5.045	4.429	9.473	13,9%
4	Hyundai HB20S	1.855	1.580	3.435	17,4%	4	BYD Seal	126	214	340	-41,1%	4	Chevrolet Tracker	4.003	4.532	8.535	-11,7%
5	Honda City	1.058	987	2.045	7,2%	5	Volkswagen Jetta	121	154	275	-21,4%	5	Volkswagen Nivus	3.851	3.167	7.018	21,6%

Categoria continua fora do top-20 das vendas gerais. Onix Plus perde para Virtus e fica em segundo lugar. Cronos supera HB20S e sobe uma posição.

Ranking se mantém igual ao de janeiro, mas os três primeiros colocados fecham o mês no positivo. Corolla tem liderança difícil de combater.

Volkswagen marca presença com três representantes após a entrada do Nivus. Creta recupera a posição perdida para o Tracker em janeiro.

SUVs médios, grandes e premium

Picapes compactas e intermediárias

Picapes médias e grandes

		Fev.	Jan.	2026	Variação mensal			Fev.	Jan.	2026	Variação mensal			Fev.	Jan.	2026	Variação mensal
1	Jeep Compass	4.169	4.503	8.672	-7,4%	1	Fiat Strada	11.191	10.540	21.732	6,2%	1	Toyota Hilux	3.304	4.137	7.441	-20,1%
2	BYD Song	3.702	3.802	7.504	-2,6%	2	Fiat Toro	3.941	4.094	8.035	-3,7%	2	Ford Ranger	2.048	2.344	4.392	-12,6%
3	GWM Haval H6	3.237	2.627	5.864	23,2%	3	Volkswagen Saveiro	2.827	2.863	5.690	-1,3%	3	Chevrolet S10	1.578	1.854	3.432	-14,9%
4	Toyota Corolla Cross	2.899	2.176	5.075	33,2%	4	Ram Rampage	1.889	2.144	4.033	-11,9%	4	Mitsubishi Triton	710	644	1.354	10,3%
5	Caoa Chery Tiggo 7	2.205	1.937	4.142	13,8%	5	Chevrolet Montana	1.064	955	2.019	11,4%	5	Fiat Titano	367	500	867	-26,6%

Compass e família Song mantêm as primeiras posições, apesar da queda. Corolla Cross busca terceiro lugar e tem o maior crescimento no período.

Fiat é líder absoluta da categoria com vendas de Strada e Toro. Com o aumento dos emplacamentos, Montana desbanca Oroch e volta ao top-5.

Apesar da queda considerável nas vendas, Hilux não perde o trono. Triton é a única picape média do ranking a fechar o mês com variação positiva.

Joaquim Oliveira deu um pulo em Sevilha (Espanha) para dirigir a Ferrari Testarossa em grande estilo.

Jady Peroni (@jady_mathias) foi a Chongqing (China) conferir os planos da Caoa Changan para o Brasil.

André Schaun (@andreschaun) cruzou a BR-319 a bordo da nova Triton Savana, indo de Manaus (AM) até Porto Velho (RO).

COTIDIANO

AUTOESPORTE PELO MUNDO

A edição de abril está mais diversa do que nunca! Na China, conhecemos as novidades da Caoa Changan; na Europa, desfilamos de Ferrari; e por aqui, a aventura da vez foi na Transamazônica!

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

54.153 KM

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

30 carros

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

FRASES SOLTAS NA REDAÇÃO

“Vocês têm uns gostos estranhos... Eu pularia em uma piscina de feijão”, exclamou Felipe Viana (@felipe_vianall), o novo estagiário, após alguns membros da equipe revelarem que não são fãs de feijão ou pularem a etapa da salada no almoço no Rei das Batidas.



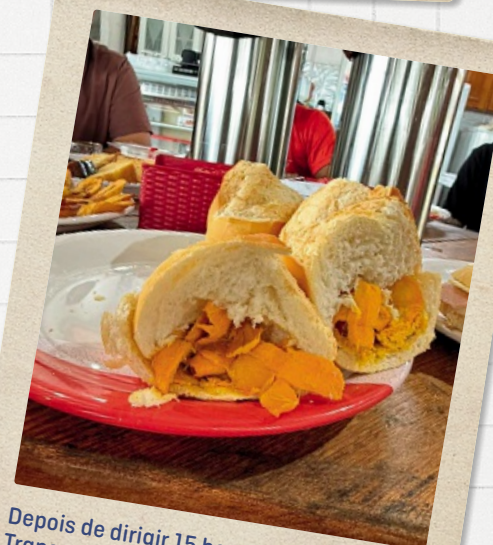
Em sua passagem pela China, nossa repórter Jady Peroni adorou a arquitetura asiática e clicou o iluminado e simpático mercado de Chongqing. Lindo, não é?



Jady fez sua primeira capa de **Autoesporte**, e uma selfie para registrar o momento não poderia faltar, né? Clayton Rodrigues fez a edição de arte desta edição e acompanhou o teste ao lado do cinegrafista Renato Durães.



Júlia Maria Toledo (@ju.mariiii), nossa social media, voltou a ser criança ao conhecer um caminhão de controle remoto! Te contamos como funciona no Instagram.



Depois de dirigir 15 horas pela Transamazônica, o editor executivo, André Schaun, comeu pão com tucumã no café da manhã. Será que ele gostou?



**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



BYD

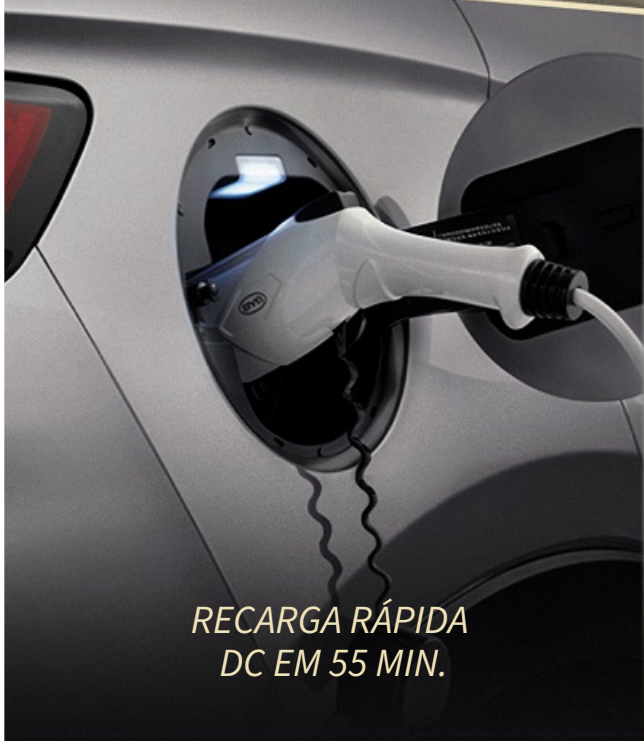
BYD

SONG PLUS

O PLUS QUE O MUNDO TODO AMA, AGORA, TURBO.



*Em comparação aos modelos de 2026



RECARGA RÁPIDA
DC EM 55 MIN.



BATERIA COM 45%
MAIS CAPACIDADE*



57% MAIS AUTONOMIA
NO MODO ELÉTRICO*

BUILD YOUR DREAMS



No trânsito, enxergar o outro é salvar vidas.



SAIBA MAIS