



**GEELY EX5 EM-I**  
NOVO SUV HÍBRIDO FAZ  
21 KM/L, TEM PREÇO DE  
SONG PRO E POTÊNCIA  
DE SONG PLUS



**TOYOTA SW4 X GWM HAVAL H9**  
NOVATO APOSTA EM TECNOLOGIA  
E PREÇO MATADOR PARA ROUBAR  
CLIENTES DO HISTÓRICO LÍDER  
DA CATEGORIA

# Auto esporte



## NOVO JEEP COMPASS

TERCEIRA GERAÇÃO DO SUV MUDA TUDO: NOVA PLATAFORMA, MOTORIZAÇÃO HÍBRIDA  
E ATÉ VERSÃO ELÉTRICA! JÁ DIRIGIMOS E CONTAMOS QUANDO CHEGA AO BRASIL

CARGA TRIBUTÁRIA FEDERAL APROXIMADA 4,65%



MAIO 2026 | Nº 721 | R\$ 30



**E MAIS** Jeep Renegade MHEV | GWM Haval H6 PHEV19 | BYD Dolphin SE | Novo Volkswagen Tiguan R-Line | Novo Toyota RAV4

**O CAMPO  
PEDE ROTINA.  
A ROTINA  
DO CAMPO  
PEDE V6.**

**READY SET** *Ford*<sup>TM</sup>



**NOVA GERAÇÃO FORD RANGER®**

Desacelere. Seu bem maior é a vida.



# SUMÁRIO

Maio 2026 — edição 721



## CHINA E A MAGIA DOS GRANDES SALÕES

**N**ão há um salão automotivo tradicional que não tenha passado por profundas transformações nos últimos anos. Em Paris, São Paulo, Tóquio ou Detroit, todos ficaram menores, mais intimistas e racionais. O antigo Salão de Frankfurt, curiosamente o maior e mais pomposo de todos, teve um destino ainda mais radical: foi transferido para Munique e se transformou em uma mostra a céu aberto, promovendo uma curiosa interação de estandes de carro com pontos turísticos e históricos no centro da cidade alemã.

Entendo que todas essas mudanças foram necessárias para que eventos do tipo não sejam extintos de vez, mas o fato é que a magia dos grandiosos salões do passado ficou para trás. Virou nostalgia.

Porém, há uma exceção: a China. Em razão da pujança do mercado automobilístico local, o maior do mundo, com protagonismo cada vez maior nos avanços de eletromobilidade, além de penetração crescente em todas as regiões do mundo, os salões automotivos chineses formam o elo perdido com o glamour das grandes feiras automotivas do passado. Lá, e apenas lá, a ostentação de outrora, com estandes gigantescos e cheios de ativações — algumas geniais, outras de efetividade duvidosa —, segue mais viva do que nunca.

Visitar um salão chinês é viver um choque de realidade para constatar aqui o que já estava na nossa cara: a indústria automobilística chinesa já superou a dos Estados Unidos e, em especial, a da Europa, e é hoje a principal referência global do setor quando se fala em desenvolvimento tecnológico. É claro que há questionamentos quanto à sustentabilidade desse colosso. Os próprios chineses já admitem que grande parte das marcas de carro locais vai desaparecer. Apenas as mais bem-sucedidas e preparadas sobreviverão. Por isso mesmo, a disputa por atenção e protagonismo é acirrada.

Confesso que me sinto bem ao visitar um evento assim. Ainda que os pavilhões sejam enormes — e são oito em Pequim — e haja uma overdose de informações, são eventos como esse que passam a sensação de um setor vivo. O resultado de nossa ampla cobertura está no site, no YouTube e nas redes sociais de **Autoesporte**. A equipe, mais uma vez, se esforçou para entregar o que de mais importante aconteceu no Salão de Pequim 2026, especialmente aquilo que estará no mercado brasileiro em breve.

Ter que cruzar o mundo para ver um salão como nos velhos tempos é difícil? Com certeza. Mas ainda vale muito a pena. Que a magia dos grandes salões nunca se perca.

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



12

### IGNIÇÃO

- 8 Lotus no Brasil
- 10 Salão de Pequim
- 12 Clássico: Ford Corcel II
- 16 Coluna: Luiz Guerrero

### ÁREA RESTRITA

- 18 Os próximos planos da
- BYD para o Brasil

### CAPA

- 20 Andamos no novo
- Jeep Compass

### COMPARATIVO

- 26 Toyota SW4 SRX Platinum
- x GWM Haval H9 Exclusive

### TESTAMOS

- 34 Geely EX5 EM-i Ultra
- 50 GWM Haval H6 PHEV 19
- 58 Novo BYD Dolphin SE
- 64 Novo Volkswagen Tiguan

### TESTE RÁPIDO

- 40 Volkswagen ID. Polo
- 46 Novo Jeep Renegade
- MHEV 2027
- 54 Novo Toyota RAV4
- 70 Jaecoo 5 BEV
- 76 Renault Koleos

### SEÇÃO

- 80 Mundo Sobre Rodas:
- O Opala que cruzou
- as Américas
- 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



20



26



34



58



# O JORNAL O GLOBO ENTROU PARA O GUINNESS WORLD RECORDS.

## E QUEM LÊ TEM O OLHAR MAIS ATENTO DO MUNDO.

RSC



O Caderno Especial  
O Globo 100 Anos  
foi a maior publicação  
jornalística da história.

Tanto que entrou para  
o Guinness World Records  
como o jornal à venda  
com o maior número  
de páginas em uma  
edição única no mundo.

Um feito enorme  
que só foi possível  
graças aos nossos  
grandes leitores  
e anunciantes.



**DIRETOR GERAL:** Frederic Zoghaib Kachar  
**DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO DE AUDIÊNCIA E COMERCIAL:** Tiago Afonso  
**DIRETOR NACIONAL DE NEGÓCIOS:** Samuel Sabbag  
**DIRETORIA EDITORIAL:** Daniela Táfoli 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  
**ESTAGIÁRIO:** Felipe Viana  
**COLABORADORES:** Dyogo Fagundes, Luiz Guerrero, Marcos Rozen, Monique Murad Velloso, Murilo Góes e Renato Durães

### 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  
**COORDENADOR DE NEGÓCIOS:** Fabio Bastos Ferreira de Andrade  
**EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:** Fabiana Sales Torres, Gabriel Dória, Juliana Fernandes, Livia Navas, Luciana Simon e Renata Ritzmann.

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

**DIRETORA DE NEGÓCIOS:** Lilian Cassamassimo 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  
**COORDENADOR 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:** Eduardo Salvador  
**GERENTES DE NEGÓCIOS:** Alessandra de Oliveira Correa Fernandes  
**(VAREJO – SAÚDE)** Monica Monnerat C. da Gama e Silva  
**(BELEZA – MODA – SHOPPING),** Darlene Bastos Campos Machado  
**(ALIMENTOS E BEBIDAS – INDÚSTRIA)** e Fábio Paz Lago  
**(BETS) EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:** Beatriz dos Santos Alves, Claudio Gomes Santiago

Borges, Daniela Nunes Lopes, Kalinka Martins Valadares de Araújo, Milena Dutra Pinto Nunes e Paula Veluk.

**COORDENADOR DA ÁREA PME:** Jorge Guaiacy  
**EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:** Addressa Ribeiro, Carla Vianna, Elaine Minarine, Flavia Rinadi, Miguel Fernandes e Nelma Gomes.

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

### BRASÍLIA

**DIRETOR DE NEGÓCIOS:** Luiz Fernando Manso

### DESENVOLVIMENTO COMERCIAL

**GLAB:** Silvia Rogar

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

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

### OPERAÇÕES COMERCIAIS

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

## Onde Autoesporte está



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



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



**PODCASTS**  
 CBN Autoesporte



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



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



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



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



## EXPANSÃO EM CURSO

**Novo Geely EX5 EM-i é mais potente do que o Song Plus e tem preço de Song Pro para acirrar ainda mais o disputado segmento de SUVs híbridos no Brasil.**



## Deseja falar com a Editora Globo?

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

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

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

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

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

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

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

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



O Bureau Veritas Certification, com base nos processos e procedimentos descritos no seu Relatório de Verificação, adotando um nível de confiança razoável, declara que o Inventário de Gases de Efeito Estufa – Ano 2011, da Editora Globo S.A., é preciso, confiável e livre de erro ou distorção e é uma representação equitativa dos dados e informações de GEE sobre o período de referência, para o escopo definido; foi 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 Inpacel 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”, “publieditorial” e “promo”.

# QUEM É O BRASILEIRO DE HOJE?



## O QUE A MAIOR PESQUISA SOBRE O COMPORTAMENTO DO PAÍS REVELA SOBRE NÓS

Em *Brasil no espelho*, o cientista político Felipe Nunes analisa as crenças, valores e atitudes que moldam a identidade nacional. Baseado em uma minuciosa pesquisa com quase 10 mil entrevistados em 340 municípios, o livro revela a tensão entre o conservadorismo e o desejo de mudança que define nossa época. Leitura indispensável para estudiosos, empreendedores, profissionais de marketing e todos que desejam compreender o Brasil e seu povo em profundidade.

DISPONÍVEL NAS LOJAS ON-LINE, LIVRARIAS E EM E-BOOK

**GLOBOLIVROS**

# A LENDA ENTRE NÓS

**ICÔNICA MARCA BRITÂNICA LOTUS CHEGA AO BRASIL COM ESPORTIVO A COMBUSTÃO E CARROS DE LUXO ELÉTRICOS; OPERAÇÃO SERÁ FEITA POR IMPORTADORA**

 André Paixão



**D**epois da MG, mais uma fabricante britânica controlada por um grupo chinês chega ao Brasil. É a Lotus, que acaba de confirmar uma operação local. Apuramos que as vendas terão início ainda em 2026. Desde 2017, a marca, vale lembrar, é parte do grupo Geely, que também tem em seu guarda-chuva Volvo, Zeekr e Lynk&Co.

O formato, porém, será diferente do usado pelo exército de marcas chinesas que vieram para o país nos últimos anos. Em vez de uma operação oficial da própria fabricante, a Lotus será representada pela recém-criada LTS. Por trás da estrutura está a Bamaq, gigante brasileira do setor de veículos, dona de concessionárias Porsche,

BMW e GWM. A informação da chegada foi antecipada ainda no final de 2025 pelo *Jornal do Carro*.

No comunicado, a Lotus diz que trará “toda a linha de produtos e futuros lançamentos com as versões mais adequadas ao segmento automotivo de luxo no Brasil”.

Considerando a linha atual e o posicionamento da marca em outros mercados, a concorrente mais clara é a Porsche. Atualmente, há quatro modelos. O que pode não agradar aos puristas que lembram da Lotus dos tempos de Emerson Fittipaldi e Ayrton Senna é que três deles são elétricos.

**RESISTÊNCIA**  
EM MEIO A UMA LINHA CHEIA DE ELÉTRICOS, A LOTUS MANTÉM O EMIRA COMO ÚNICO CARRO A COMBUSTÃO

## LOTUS EMIRA

Vamos começar exatamente pelo único remanescente a combustão. O Emira é um cupê de dois lugares que chega para ser concorrente dos Porsche 718 e das opções de entrada do 911. Tem entre as motorizações o 2.0 turbo de 412 cv, que é o motor de quatro cilindros mais potente do mundo. O câmbio é automatizado de dupla embreagem e oito marchas. Chega a 291 km/h e vai de zero a 100 km/h em apenas 4 segundos. Como comparação, o 911 Carrera de 401 cv é 0,1 s mais lento. Para os puristas, há uma opção com um V6 3.5 supercharged com os mesmos 412 cv, mas câmbio manual de seis marchas.



## LOTUS ELETRE

O Eletre é o primeiro SUV da Lotus. E também é elétrico. Estamos falando de um carro de porte grande, com 5,10 metros de comprimento, 3,02 m de entre-eixos e 2,02 m de largura. Apesar do porte mastodôntico, o modelo tem versões com até 931 cv que aceleram de zero a 100 km/h em menos de 3 s. Há ainda uma configuração um pouco mais mansa, com 612 cv, que vai de zero a 100 km/h em 4,5 s.



## LOTUS EMEYA

Compartilhando esses mesmos conjuntos mecânicos, mas com uma carroceria em estilo sedã-coupê, está o Emeya. Pela aerodinâmica mais favorável, a versão de 612 cv vai aos 100 km/h em 4,2 s. No catálogo há um modelo mais insano, que consegue tal aceleração em 2,8 s. É um rival direto para o Porsche Taycan Turbo GT, o carro mais rápido já testado por **Autoesporte**.



## LOTUS EVIJA

Fechando nossa lista, um modelo que dificilmente terá unidades destinadas ao Brasil. É o Evija, um supercarro elétrico com produção limitada a 130 unidades em todo o mundo. A exclusividade também está no fato de que o cupê tem "apenas" 2.031 cv. No desempenho, leva 9,2 s para ir... a 300 km/h. Nesse caso, todo o veículo foi pensado considerando performance. Tem volante inspirado no de carros de Fórmula 1, carroceria de fibra de carbono e quatro motores elétricos, responsáveis por cada uma das rodas. **A**

BYD  
DENZA Z

## BYD Denza Z

Com visual agressivo, o Denza Z é um conversível elétrico feito sobre a plataforma e3 que tem tração integral e espaço para quatro pessoas. Seus motores elétricos, combinados, entregam impressionantes 1.014 cv e fazem o modelo ir aos 100 km/h em 2,7 segundos. Confirmado para o Brasil, chega até o final de 2026.

## SALÃO

# Novidades por atacado

PEQUIM MOSTRA QUASE 200 NOVIDADES E UMA LISTA EXTENSA DE CARROS QUE VIRÃO PARA O BRASIL

📱 André Paixão

**N**o maior salão automotivo do mundo, não faltam grandes números. Nos 380 mil metros quadrados foram apresentados nada menos que 181 lançamentos, entre versões de produção e conceitos que darão origem a novos modelos. Mas isso é apenas uma fração dos quase 1,5 mil veículos expostos nos pavilhões da capital chinesa.

E, ao contrário das mostras europeias e norte-americanas, que têm perdido protagonismo e demonstrado desconexão com o mercado brasileiro, o Salão de Pequim mostrou uma série de novidades que virão para o Brasil nos próximos anos. Só de marcas que chegarão por aqui, foram confirmadas três. Confira ao lado alguns dos principais destaques do salão.

LEAPMOTOR  
A10

## Leapmotor A10

O SUV elétrico compacto (tem porte de T-Cross e Creta) está em estudos para o Brasil. Se for confirmado, só deve aparecer em meados de 2027, já com a produção da Leapmotor a pleno vapor em Goiana (PE). Seria uma forma de ter um produto mais popular no portfólio da marca, em uma faixa entre R\$ 160 mil e R\$ 180 mil.

GEELY  
EVA CABJETTA X  
CONCEPT

## Jetta X Concept

O Jetta X Concept aparece na lista para demonstrar que as marcas europeias não querem ficar para trás na China. A Volkswagen, dona da submarca Jetta, prometeu um lançamento a cada duas semanas. No caso do X Concept, só se sabe que o SUV será elétrico. Ainda não há informações sobre medidas. A ideia é apresentar uma nova linha de design.

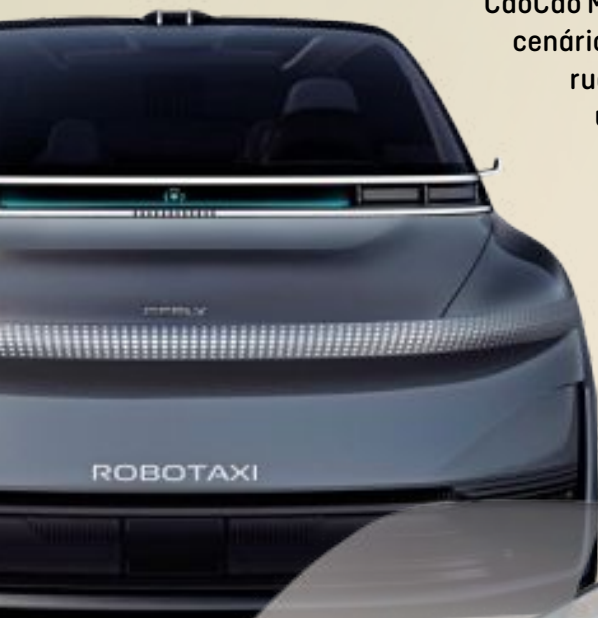
GWM  
ORA 5GWM TANK  
300 FLEX

## GWM Ora 5 e Tank 300 PHEV Flex

A GWM apresentou novidades importantes para o Brasil. Se Ora 5 e Tank 300 não são novidades por lá, a marca confirmou que o primeiro virá para o Brasil em versão elétrica, como o SUV do Ora 03. Já o segundo teve não apenas confirmada como lançada a inédita versão híbrida plug-in flex. Trata-se do primeiro carro do mundo que pode ser carregado na tomada e abastecido com etanol ou gasolina em qualquer proporção. O motor 2.0 turbo recebeu atualizações, mas o conjunto mantém 394 cv e 76,4 kgfm, com qualquer combustível. O preço é de R\$ 342 mil.

## Geely EVA CAB Robotáxi

Na China, veículos autônomos por aplicativo já são realidade, ainda que em condições controladas. E a Geely não quer ficar de fora. Em Pequim, apresentou seu primeiro conceito de robotáxi. Tem portas deslizantes, interior espaçoso e, segundo a marca, estreia em 2027, em parceria com a CaoCao Mobility. Para encarar cenários desafiadores nas ruas chinesas, o modelo usa chips de gigantes como NVIDIA e Qualcomm e tem LiDAR com capacidade de ler até 600 metros à frente.



## Novas marcas

O Brasil se aproxima de ter mais marcas chinesas do que de todas as demais nacionalidades somadas. Em Pequim, quatro novas fabricantes anunciaram operações por aqui. Veja quais:



### IM Motors

Virá como submarca da sino-britânica MG. O primeiro modelo, o SUV IM6, chegará até o fim deste ano.



### Lepas

Outra marca da Chery chegando ao Brasil. Virá independente, assim como Jetour e Omoda Jaecoo.



### Dongfeng

Uma das primeiras marcas chinesas vem com o nome DFM e dois modelos confirmados: Box e Vigo.



### Baic

Outra gigante tradicional chinesa, a Baic estreia no segundo semestre e já estuda produção local.

CLÁSSICOS

# Puro-sangue nacional

**FORD CORCEL II TINHA ENGENHARIA DA RENAULT, FOI TRICAMPEÃO DO CARRO DO ANO E DISPUTAVA COM O VOLKSWAGEN PASSAT TS; RELEMBRE A HISTÓRIA**

 Cauê Lira |  Renato Durães





O ano é 1967. A Ford conclui a compra da Willys Overland do Brasil após descobrir que a conterrânea estava desenvolvendo um pequeno sedã baseado na plataforma do Renault 12 para substituir o Gordini.

Até então, a Ford era uma fabricante de caminhões e picapes, mas tinha interesse de entrar no segmento dos veículos familiares. Ali, nas pranchetas da Willys Overland, estava o carro que, anos depois, seria seu maior sucesso comercial. Foi batizado de Corcel, seguindo a tendência equina apresentada pelo Mustang em 1964.

O Corcel tinha porte compacto, faróis redondos e motor econômico. Foi eleito o Carro do Ano por **Autoesporte** em 1969 e 1973 — mas a segunda metade daquela década foi pujante, e a Ford precisou se mexer para não perder para concorrentes como Fiat 147, Che-

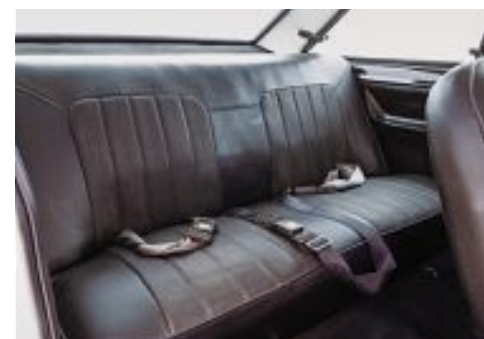
vrolet Chevette e Volkswagen Variant II. Eis que, em 1977, nasceu o Ford Corcel II, feito sobre a mesma plataforma de seu antecessor.

Para este reencontro no especial de clássicos, escolhemos o Corcel II GT de 1978, com o capô preto e faixas coloridas. Era a versão mais arrojada, pois tinha a importante tarefa de disputar com o Volkswagen Passat TS. O modelo das imagens pertence ao colecionador Paul Gregson, que, apesar de idealizar o canal Universo Maverick, é apreciador também da história do sedã.

Confesso que, ao dirigir esse modelo de quase 50 anos, apanhei do câmbio de quatro marchas. Ele faz a distribuição da força do motor 1.4 aspirado de quatro cilindros, com 72 cv e 11,5 kgfm, ao eixo dianteiro. Os engates são longos — e acoplar a 3ª marcha exige fazer o mesmo movimento da 5ª num câmbio atual.

Pintura em dois tons com faixas coloridas era exclusiva da versão GT

Mesmo produzido há quase 50 anos, tem bancos ergonômicos; volante vinha do Maverick



## FORD CORCEL GT

### MOTOR

Diant., longit., 4 cil.  
em linha, 1.4, gasolina

### POTÊNCIA

72 cv a 5.400 rpm

### TORQUE

11,5 kgfm a 3.600 rpm

### CÂMBIO

Manual, 4 marchas,  
tração dianteira

### DIREÇÃO

Mecânica

### SUSPENSÃO

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

### FREIOS

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

### PNEUS

185/70 R13

### DIMENSÕES

Compr.: 4,47 metros

Largura: 1,66 m

Altura: 1,35 m

Entre-eixos: 2,44 m

### TANQUE

57 litros

### PORTA-MALAS

380 litros

### PESO

916 kg

O volante de três raios, igual ao do Maverick, era um mimo dessa versão GT que não se fazia presente nas demais. Mesmo ostentando metade de um século, o Corcel me surpreendeu com a ergonomia, pois o banco sustenta bem o corpo do motorista.

O rádio AM com toca-fitas traz o charme daqueles tempos. Outras fitas, essas coloridas, na pintura, percorrem toda a carroceria e deixam o visual incrementado. As rodas de aço ajudam na boa composição desse estilo. Outro fato marcante é que o Corcel deu origem a modelos como Del Rey, Belina e Pampa, que impactaram suas épocas.

Quanto à mecânica, seu motor 1.4 a gasolina faz bastante barulho, o que fica ainda mais proeminente quando o quebra-vento está aberto (o Corcel só recebeu ar-condicionado anos depois). Tal característica mudou com a adoção do 1.6 CHT, que também equipou o Escort e até o Del Rey, sua versão “de luxo”.

A cabine era apertada em razão dos 2,44 metros de distância entre-eixos, mas quem abrir o porta-malas vai se espantar com os 380 litros de capacidade disponíveis, mesmo com o estepe posicionado na lateral. Para a época, tratava-se de um excelente resultado, superando o volume do Passat TS em 18 litros.

Mesmo com uma plataforma de origem Renault da década de 1960 (apesar da atualização em 1977, já se mostrava obsoleta), a produção do Corcel II durou até 1986. Saiu de linha para dar lugar ao Verona, lançado dois anos depois, mas este não repetiu o êxito. A Ford só teria outro sedã de sucesso com a chegada do Fiesta, já nos anos 2000. **A**



## COLUNA

# Tudo por um like

DESAFIOS COMO O DO PISCA-ALERTA INUNDAM AS REDES SOCIAIS E MOSTRAM QUE IMBECILIDADE NÃO TEM LIMITES

Itos meses antes de morrer, o filósofo italiano Umberto Eco foi agraciado com o título de doutor *honoris causa* na Universidade de Turim, em junho de 2015. Em seu discurso, disse a frase que, dez anos depois, segue atual: “As redes sociais deram direito à palavra a uma legião de imbecis. Agora, eles têm o mesmo direito à palavra que um Prêmio Nobel”.

Sim, entre dancinhas, gatos, coaches, notícias falsas e disseminadores de ódio encontramos nas redes muita informação proveitosa. Mas o que rende audiência é a imbecilidade — basta checar os tópicos em alta de qualquer rede para constatar. A trend do momento é o “desafio do pisca-alerta”, manobra arriscada que, como **Autoesporte** já denunciou, coloca a integridade física de pessoas em risco.

A manobra consiste em se aproximar velozmente da traseira de carros equipados com o sistema de alerta de colisão traseira, frear bruscamente ou se desviar no limite para que o pisca-alerta do veículo à frente seja ativado. Carros chineses de última geração têm sido os alvos mais comuns dessa estupidez. Obviamente, a manobra é filmada, ganha as redes e viraliza com milhares de visualizações. O novo modismo é considerado infração grave pelo Código de Trânsito Brasileiro e pode resultar em 5 pontos na carteira e multa inferior a R\$ 200 — penalidades tão leves que valem o risco para quem busca engajamento nas redes.

O risco de acidentes é grande e pode gerar engavetamento, quando os veículos de trás não conseguem evitar a colisão com o carro que freou bruscamente para cum-

prir o desafio. A 60 km/h, um carro percorre, em média, de 35 metros a 40 m — ou leva de 4 segundos a 5 s — para parar em uma frenagem de emergência em pista seca. Em outubro, um Honda Fit chocou-se contra a traseira de um BYD Song em uma avenida na Grande São Paulo. Ninguém se feriu, mas só a troca do para-choque e dos sensores do BYD custaram cerca de R\$ 6 mil.

O tal desafio não é a única imbecilidade que viraliza nas redes. Há aberrações de todos os tipos para todos os (maus) gostos. No ano passado, um desfile de carros cortados em fundo de quintal viralizou e atraiu novos adeptos: carros sem portas, para-brisa e teto percorreram um trecho de uma rodovia paulista até serem parados pela polícia. “É contra a lei, mas pra ganhar likes na internet a gente tá disposto a tudo”, resumiu um influenciador para uma rede de TV. Caminhões arqueados, como são chamados os pesados com a suspensão traseira levantada muito acima dos 2 graus permitidos pela lei, continuam circulando, e a iniciativa ganhou seguidores entre donos de picapes leves. E há também o “desafio do grau”, popular entre motociclistas que se arriscam — e causam riscos — em vias públicas rodando na roda traseira em meio ao trânsito. A lista de contravenções é grande e, uma vez que são divulgadas livremente nas redes sociais, atraem simpatizantes obcecados por engajamento.

Idiotas não surgiram com as redes, são parte da história humana. A diferença é que, agora, as idiotices alcançam milhares de pessoas em segundos e se espalham pelo planeta. E há sempre alguém disposto a criar uma nova bizarrice. Como disse Umberto Eco em seu profético discurso, antes os imbecis falavam em um bar depois de uma taça de vinho e eram calados, sem prejudicar a coletividade. **A**



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



# O principal veículo de economia e negócios do Brasil.

O único veículo com cobertura especializada em mais de 23 setores da economia. Acompanhe os movimentos dos seus clientes e concorrentes e fique por dentro das novas tecnologias e tendências que podem alavancar o seu negócio ou transformar completamente o seu mercado.



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

**PICAPE  
COMPACTA**



# RUMO AO PÓDIO?

**APÓS UM 2025 MORNO, BYD TERÁ IMPORTANTES LANÇAMENTOS NOS PRÓXIMOS DOIS ANOS; OBJETIVO É BRIGAR COM AS GIGANTES FIAT, VW E GM NOS SEGMENTOS DE MAIOR VOLUME**

 André Paixão

**S**e o 2025 da BYD foi morno em termos de lançamentos, os próximos dois anos terão temperatura altíssima. A marca chinesa planeja acelerar o cronograma de novidades no Brasil e entrar em segmentos de maior volume. Tudo para alcançar, até o fim da década, o pódio do mercado automotivo nacional, ameaçando o reinado consolidado das gigantes Fiat, Volkswagen e Chevrolet.

O plano tem diversas frentes. Uma delas, já anunciada, é vender mais veículos para locadoras. Um contrato de 10 mil unidades até o fim de 2027 foi assinado com a Localiza. Fora isso, a BYD quer aumentar a participa-

ção entre motoristas de aplicativo, taxistas e frotistas. A estratégia de lançamento de produtos também será agressiva.

Entre os carros de passeio, em junho chega o Song Pro híbrido flex com visual atualizado. Na sequência, na metade do ano, é a vez de o inédito Yuan Pro híbrido plug-in, também flex. No caso do segundo, a expectativa é de que se torne o modelo mais vendido da marca no país. Isso porque vai concorrer no maior segmento do nosso mercado, o de SUVs compactos. São esperados preços agressivos, mais baixos que os R\$ 182 mil cobrados pela variante elétrica disponível atualmente.

**PICAPA  
MAKO**


[2]

**SUV DE  
ENTRADA**


[3]

## ESTRATÉGIA DA BYD PREVÊ HÍBRIDOS DE PORTE COMPACTO E UMA NOVA FAMÍLIA DE PICAPES PARA SEGURAR O ATUAL RITMO DE EXPANSÃO

**YUAN PRO  
HÍBRIDO**


[5]



[4]



Picape intermediária vai se chamar Mako e está quase pronta para ser lançada e encarar a Fiat Toro, com direito a versões 4x4. Já a compacta rival da Strada vai entrar em fase de testes

Uma outra frente na ofensiva da BYD será no segmento de picapes. Se a Shark não fez o sucesso esperado, uma nova família, composta de três modelos, todos híbridos plug-in, deve ajudar a marca chinesa a crescer entre os comerciais leves. Primeiro, ainda neste ano, será lançada a caminhonete intermediária com estilo inspirado na família Song, que será chamada de Mako, nome do tubarão mais rápido do mundo. Para 2027, a

marca prepara uma compacta para rivalizar com a Fiat Strada. O modelo teve os primeiros mocapes apresentados à matriz e logo deve entrar em testes de rodagem na China. Por fim, uma picape média menor que a Shark está sendo desenvolvida para encarar a categoria mais desafiadora de todas, hoje dominada por Toyota Hilux, Ford Ranger e Chevrolet S10.

Por último, mas definitivamente não menos importante,

a filial brasileira trabalha para convencer os chineses a preparar um novo SUV, menor que o Yuan Pro. Seria um modelo de entrada, com porte na casa de 4,15 m de comprimento. O objetivo? Encarar Volkswagen Tera, Fiat Pulse, Renault Kardian e os futuros Hyundai Bayon e Chevrolet Sonic. Caso saia do papel, não chega antes de 2028.

Os planos de crescimento da BYD passam pela fábrica de Camaçari (BA), que em junho vai trocar o processo de montagem em SKD pela produção plena, com estamparia, pintura e soldagem. Quando estiver operando em plena capacidade, poderá fazer 300 mil veículos por ano. **A**

# A NOVA ERA



**JEEP COMPASS E-HYBRID 145 | 39 MIL EUROS**

**TERCEIRA GERAÇÃO MUDA TUDO O QUE  
CONHECEMOS DO SUV NO BRASIL: NOVA  
PLATAFORMA, MOTORIZAÇÃO HÍBRIDA E ATÉ UMA  
VERSÃO ELÉTRICA. JÁ DIRIGIMOS O MODELO E  
CONTAMOS QUANDO CHEGA AO NOSSO MERCADO**

 **Joaquim Oliveira**, Milão (Itália)

# DA JEEP



**H**á 85 anos a Jeep (nome que junta as iniciais dos vocábulos ingleses General Purpose) nasceu para conquistar os caminhos mais desafiantes e com um forte componente militar, porque o mundo vivia o horror da II Guerra Mundial e eram necessários veículos com essa aptidão para chegar a todo lado e mais além. Se os conflitos geopolíticos no nosso planeta se mantêm, agora com drones e mísseis de longo alcance, a marca do grupo Stellantis nada mais tem a ver com a que nasceu. Um exemplo disso é a terceira geração do Compass.

Lançada na Europa em 2025, usa uma nova plataforma chamada STLA Medium, com direito a motorização híbrida mais eficiente e até uma versão elétrica. Para o Brasil, o novo Jeep Compass será uma peça fundamental dentro do plano de investimentos de R\$ 32 bilhões da Stellantis para a América do Sul até o fim da década. Será ele o responsável por estreitar essa nova arquitetura modular na fábrica de Goiana (PE) a partir de 2028, permitindo que a matriz, então, perpetue-se pelos demais produtos de porte médio da montadora no mercado nacional.

Em relação ao SUV atualmente vendido no Brasil, o novo Compass cresceu 15 centímetros em comprimento (4,55 metros), 8,5 cm em largura (1,93 m) e 16 cm em entre-eixos (2,80 m). Com isso, conseguiu resolver um de seus principais gargalos, o espaço interno. A Jeep fala em um vão para pernas 5,5 cm maior na segunda fileira. Além disso, o porta-malas teve o volume aumentado



em 45 litros (agora com 550 litros medidos em sacos de água). Interessante notar o amplo alçapão sob o assoalho do porta-malas, talvez para compensar a inexistência de um frunk na versão elétrica.

Ainda assim, acima da minha cabeça – tenho 1,80 m de altura – sobra apenas um dedo até encostar no teto (panorâmico, o que sempre rouba algum espaço). Já dos meus joelhos para o banco do motorista são bons nove dedos. Na versão híbrida, as pernas viajam com mais conforto do que na elétrica, pois o assoalho desta última é mais alto. Isso ocorre devido ao volume maior das baterias, que faz o piso da cabine ser mais alto nessa configuração. Aliás, a Jeep preferiu sacrificar o espaço interno do novo Compass elétrico a mudar o vão livre em relação ao solo, que preserva os mesmos 20 cm das demais versões. Seja como for, como o banco traseiro é bem mais alto do que os dianteiros, a sensação para quem senta atrás é de uma cabine arejada e dotada de ótima visibilidade, estilo “anfiteatro”.

Os ocupantes da segunda fileira também dispõem de saídas de ar, mas sem uma zona dedicada de climatização. Tripartido, o banco traseiro pode ser rebatido em uma proporção de 40/20/40, algo que dificilmente será mantido no mercado brasileiro. Por outro lado, as portas laterais traseiras do novo Compass europeu não têm revestimento suave ao toque, o que já é encontrado em vários rivais chineses mais baratos. A ver como a Stellantis vai trabalhar o acabamento do SUV no Brasil, visto que o Avenger nacional terá, para surpresa de muitos, revestimentos mais nobres do que o europeu. Nada disso impede que haja uma clara evolução da qualidade



Na Europa, além da versão MHEV de 48 volts, há opções elétrica e híbrida plug-in

dos materiais do painel (com mais superfícies de toque suave) e das portas dianteiras, com revestimentos que podem ser de couro, alcantara ou tecido.

A apresentação do painel também está muito mais moderna, combinando um quadro de instrumentos digital de 10,25” à central multimídia de 16”. Na Europa, um head-up display aparece nas versões mais caras. O sistema de entretenimento tem gráficos de boa qualidade, processamento rápido e um som agradável quando tocamos nos ícones virtuais. Outra boa notícia é que o novo Compass preserva vários botões físicos como atalhos para diversas funções usadas com mais frequência. Diferente da de outros carros com console central muito elevado, a zona entre os bancos dianteiros é muito aberta e livre, porque tanto o seletor do câmbio como o dos modos de condução (Select Terrain) são baixos e ocupam pouco espaço.



Seletores curtos de marcha e modos de condução ampliam a área livre para as mãos



De série, todos os Compass novos têm os modos Sport, Auto, Neve e Areia/Lama, que alteram as respostas de direção, acelerador e controles de estabilidade e tração. Mesmo que os SUVs atuais poucas vezes saiam do asfalto, o novo Compass terá versões 4x4 na Europa, com altura do solo aumentada para 21,2 cm, controle de velocidade em descidas (HDC) de série e ângulos de ataque, ventral e saída ampliados para 28°, 17° e 31°, respectivamente, além de uma capacidade de imersão aumentada de 40 cm para 48 cm. Nas versões de tração dianteira, temos 20° (entrada), 16° (central) e 27° (saída). Vale observar que o ângulo ventral, em específico, foi reduzido em relação ao da geração anterior, mesmo nas versões 4x4, devido ao aumento substancial no entre-eixos.

**Novo Compass  
cresceu em todas  
as dimensões e  
se rendeu à moda  
das lanternas  
interligadas**

Na Europa, o Compass é vendido com um sistema híbrido leve (MHEV) de 48 Volts similar ao que estreou recentemente no Renegade e no Commander brasileiros, porém mais eficiente. Lá, o motor 1.2 PureTech turbo de três cilindros a gasolina, de 136 cv, que opera em ciclo Miller, alia-se a um motor elétrico de 28 cv e 5,6 kgfm. São 145 cv de potência e 23,4 kgfm de torque combinados. A bateria de íons de lítio tem 0,9 kWh.

Parece pouca potência, mas o nível de eficiência e consumo agrada bastante. Por ter um câmbio automatizado de dupla embreagem com seis marchas, chamado e-DCT, o novo Com-

pass MHEV permite tração em modo apenas elétrico em arrancadas, retomadas e momentos pontuais de uso, como uma manobra de estacionamento. Tal característica ajuda a conter bem o consumo de combustível na cidade, tanto que o novo Compass alcançou excelentes 16,9 km/l em ciclo misto no sistema europeu WLTP.

Em meu teste, rodando 108 km predominantemente em estrada, obtive um número mais modesto: 11,2 km/l. Talvez fizesse mais sentido juntar os dois modos de condução off-road (Neve e Areia/Lama) em um só e criar o modo Eco, privilegiando uma condução econômica. Tudo bem que estamos falando de um





Jeep, mas todos sabemos que só uma minoria de motoristas vai levar o novo Compass híbrido leve para trilhas off-road.

Outro comentário positivo vai para o bom equilíbrio entre conforto e estabilidade, como resultado das bitolas alargadas em 2 cm na frente e 3 cm atrás e da boa afinação da suspensão, mesmo com a simplificação do eixo traseiro, que trocou a arquitetura McPherson pelo eixo de torção. A opção pelas rodas de 18 polegadas com pneus 225/60 também se mostrou acertada. Quando dirigi a versão elétrica, senti um SUV bem mais duro e desconfortável em pisos irregulares, pois a bateria de cerca de 400 kg compromete os movimentos da suspensão e as rodas de 20" calçam pneus de perfil mais baixo (235/50). Ou seja, a versão híbrida leve está calibrada muito mais na medida.

A ergonomia do volante de pequeno diâmetro e aro grosso agrada e a direção elétrica tem uma desmultiplicação correta (2,75 voltas de um batente ao outro), mas é uma pena que só existam duas regulagens de firmeza (Normal e Sport), ambas leves demais. O modo Sport é o que deveria ser o Normal. Já a frenagem se mostrou equilibrada, com uma resposta pronta e linear, claramente mais progressiva do que no atual Compass brasileiro.

Falando em desempenho, os 145 cv podem parecer pouco, mas a ajuda do torque instan-

tâneo do motor elétrico e as respostas diretas do câmbio e-DCT em relação ao automático epicíclico fazem o Compass MHEV ir de zero a 100 km/h em 10,3 segundos, mesmo número homologado para o atual Compass T270 brasileiro, com seus 176 cv e 27,5 kgfm... E olha que a nova geração é quase 100 kg mais pesada: são 1.674 kg na versão MHEV.

Sabe aquele longo tempo de espera para a troca dos modos de condução do antigo Compass, que chegou a ser de mais de 3 s? Enfim, aca-

bou. Agora, ocorre quase instantaneamente e, quando o pedal do acelerador é acionado até o limite, todos os modos entregam o máximo de rendimento, até por uma questão de segurança. Só o ruído do motor perdeu suavidade. Ao trabalhar com um cilindro a menos, ficou mais áspero e parece "sofrer" a cargas mais altas, o que não combina bem com a sofisticação geral do novo Compass.

No Brasil, o novo Compass híbrido leve deve manter o motor GSE 1.3 turbo flex de quatro cilindros, mas ainda não se sabe se o propulsor será adaptado ao ciclo Miller, nem se a Stellantis vai ter coragem de adotar a caixa de dupla embreagem, geralmente rejeitada pelos brasileiros. Entretanto, ela é a chave para que o SUV proporcione a experiência de um híbrido de verdade. Além da configuração MHEV, a terceira geração do Jeep Compass oferece motorização híbrida plug-in (PHEV), com motor 1.6 turbo de 195 cv e bateria de 20 kWh (47 km de autonomia elétrica no ciclo WLTP), e elétrica de 213 cv e 74 kWh de bateria (500 km de alcance).

Venha como vier, fato é que o novo Jeep Compass será um elemento fundamental para garantir o futuro da marca e da Stellantis no mercado brasileiro, especialmente diante de uma crescente e cada vez mais forte concorrência de SUVs híbridos chineses. **A**

COMPASS E-HYBRID 145  
39 MIL EUROS

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

Diant., transv., 3 cil. em linha, 1.2 12V, injeção direta, turbo, gasolina + elétrico

### POTÊNCIA (COMB.)

145 cv

### TORQUE (COMB.)

23,4 kgfm

### CÂMBIO

Dupla embreagem, 6 marchas, tração dianteira

### ZERO A 100 KM/H

10,3 segundos

### BATERIA

0,9 kWh (NMC)

### CONSUMO (WLTP)

16,9 km/l [mist] [G]

### DIREÇÃO

Elétrica

### SUSPENSÃO

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

### FREIOS

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

### PNEUS

225/60 R18

### DIMENSÕES

Compr.: 4,55 m  
Largura: 1,93 m  
Altura: 1,65 m  
Entre-eixos: 2,80 m

### TANQUE

55 litros

### PORTA-MALAS

550 litros (fabricante)

### PESO

1.674 kg



Consumo, mais espaço e melhor nível de acabamento e tecnologias



Desempenho, ruído do motor e simplificação da suspensão traseira

**TOYOTA SW4  
E GWM HAVAL H9 TÊM  
DIFERENÇA DE PREÇO  
DE QUASE R\$ 95 MIL,  
MAS VALE TROCAR  
A SEGURANÇA DA  
TRADIÇÃO PELO  
ARROJO DO NOVO  
DESAFIANTE?**

 Cauê Lira  
 Renato Durães

**A** discussão mais acirrada atualmente no universo automotivo é sobre a ascensão das marcas chinesas e a falta de uma resposta efetiva por parte das fabricantes tradicionais. É o que embala papos em podcasts e vídeos virais no TikTok. Então, este comparativo de pesos pesados entre GWM Haval H9 Exclusive (R\$ 329 mil) e Toyota SW4 Platinum (R\$ 424.590), ambos com sete lugares, não teria momento mais oportuno para chegar às suas mãos.

Para atizar os ânimos, algo inédito ocorreu nesta disputa: o Haval H9 superou o SW4

**R\$ 329 MIL  
GWM HAVAL H9  
EXCLUSIVE**



# ESCOLHA [NÃO]

no volume mensal de emplacamentos pela primeira vez, em março deste ano. Foram 1.170 unidades do modelo chinês contra 1.117 do rival japonês, segundo a Fenabrave, embora o Toyota mantenha a liderança no acumulado anual (3.378 exemplares contra 2.724).

Mas o que fez a demanda pelo H9 crescer diante de um SUV de tamanha reputação como o SW4? Só o preço justifica a compra? Autoesporte dirigiu a dupla na vida real – indo ao escritório, ao supermercado e pegando a estrada – e levou os modelos ao Rota 127 Campo de

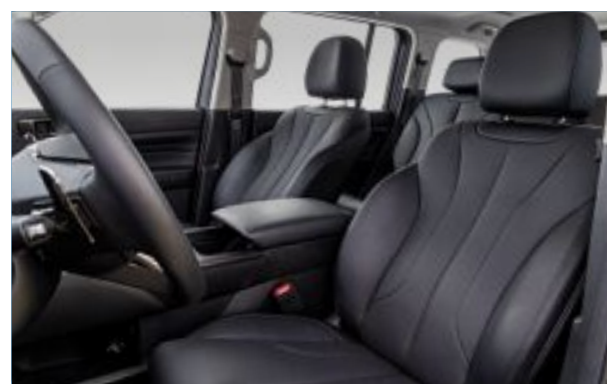
Provas para extrair resultados de desempenho, frenagem e consumo. Também analisamos as principais despesas (cesta de peças, seguro e revisões) para mensurar o impacto no bolso.

Se a Toyota tem reputação no segmento dos SUVs com chassis de longarina, a GWM ataca no preço. Há uma diferença substancial de R\$ 95 mil entre os dois modelos, mas o ponto principal é que, além de ser mais barato, o Haval H9 é maior: são 4,95 metros de comprimento, 1,97 m de largura, 1,93 m de altura e 2,85 m de distância entre-eixos. Já o Toyota SW4 tem

R\$ 424.590  
TOYOTA SW4  
SRX PLATINUM



# O TÃO ÓBVIA



4,79 m de comprimento, 1,85 m de largura, 1,83 m de altura e 2,74 m de entre-eixos.

Embora o preço do metro quadrado do Haval H9 seja muito menor, o dia a dia na cidade se torna complexo. Só o SW4 coube na vaga do condomínio onde moro, e com muito aperto. Como os espaços urbanos não acompanham o crescimento dos carros atuais, ter de desembarcar do Haval H9 “se esgueirando” em meio a outros veículos faz parte do cotidiano. Ainda bem que os estribos laterais retráteis (no SW4, são fi-

**Haval H9 é mais incrementado que o SW4. Tem até função de resfriamento para o banco do meio, além de uma terceira zona de ventilação**



xos) com acionamento elétrico facilitam a tarefa, pois a cabine é alta. Quando o H9 é trancado com a chave, recolhe os estribos e sobe os vidros de todas as janelas. Já o SW4 tem só rebatimento elétrico dos retrovisores.

Outro ponto que exige atenção é o tipo de abertura do porta-malas: no Toyota, a tampa elétrica abre na vertical; no GWM, a abertura é horizontal e sem acionamento eletrônico, com hastes a gás, o que exige manter maior distância de qualquer obstáculo atrás do veículo. Quando a terceira fileira de bancos está rebatida, são 791 litros para o H9 e 500 l para o SW4. Mas há uma diferença no padrão, pois a Toyota mede com bloquinhos (VDA) e a GWM usa uma medida virtual em litros d'água. Apesar da diferença nos métodos, o porta-malas do H9 é mais espaçoso, pois a carroceria é mais comprida que a do rival e, quando a terceira fila não está em uso, fica totalmente escondida sob o assoalho. No Toyota, os bancos rebatidos roubam grande espaço. Curiosamente, o porta-estepe pendurado na traseira do Haval funciona, na verdade, como um porta-objetos extra. Com a terceira fileira em uso, o volume cai para 180 l no SW4 e modestos 88 l no H9.



O SUV chinês também tem mais espaço para os joelhos na terceira fileira, mas só crianças pequenas conseguem viajar com algum conforto. Nos dois casos, o assoalho alto e a posição baixa do quadril não garantem boa ergonomia, porém o SW4 é mais fácil de acessar por causa do rebatimento da segunda fileira. Ambos têm saídas de ventilação, mas só o Haval dispõe de porta-copos lá atrás.

Partindo para a segunda fileira, noto que o assoalho do H9 é quase plano. No SW4, o túnel central elevado rouba muito espaço dos pés. Quanto à ventilação, o SUV chinês volta a dar show, pois oferece uma zona extra de ar-condicionado para os ocupantes traseiros, além de refrigeração no banco. Há saídas de ventilação inferiores (no console central) e também no teto. O SW4, por sua vez, só tem as saídas superiores, com uma tela digital simples que controla a intensidade do ventilador.

O que explica a adoção de um sistema mais robusto de ventilação no Haval H9 é que ele é o único com teto solar panorâmico. Com maior incidência do sol, sem atenção a esse detalhe a ca-

bine se tornaria um forno. Ambos têm apoios de braço, porta-copos retráteis e porta-revistas no estilo canguru.

Avançando para a parte da frente da cabine, o novato da GWM volta a brilhar contra o veterano. Destaque para a central multimídia de 14,6" com Android Auto e Apple CarPlay sem fio. É um sistema bem completo, com câmera de 360 graus, computador de bordo e acesso aos massageadores e às funções do pacote Adas. O SW4 tem central de 9" que até oferece pareamento sem fio, mas a Toyota não se preocupou em incrementar o sistema para muito além do espelhamento. O menu traz um modesto computador de bordo e configurações de áudio — e só. Ao engatar a ré, a qualidade da câmera traseira (ponto forte no Haval, vale dizer) lembra uma webcam antiga. Acima da multimídia fica um relógio digital que traz o frescor dos anos 1990.

Outra diferença é que o Haval oferece ar-condicionado digital de duas zonas integrado à multimídia, com atalhos por botões físicos. No SW4, os comandos são giratórios, o que garante maior precisão e agilidade ao mu-



dar a temperatura sem desviar a atenção da pista. É o analógico mostrando que pode eventualmente ser melhor que o digital.

O H9 volta a se destacar com o painel digital de 10,2", muito maior que a modesta tela colorida de 4,2" do SW4, localizada entre o velocímetro e o conta-giros analógicos (lembre-se: ele custa mais de R\$ 400 mil). Ali, o GWM reproduz informações como os tipos de veículos identificados ao redor e as faixas. O Toyota SW4 tem um computador de bordo simples.

**Toyota SW4 não tem saída USB para o banco traseiro; oferece apenas uma tomada 12V**





Assim, o SW4 estava mais rápido que o H9 ao superar a marca dos 1.000 m com o pé embaixo – 164 km/h, contra 157 km/h. E, embora a transmissão com menos degraus entre as relações do Haval seja, teoricamente, mais apropriada para o consumo de combustível, o SW4 foi mais econômico: fez 9,6 km/l na cidade e 12,9 km/l na estrada, contra 9 km/l em circuito urbano e 11,5 km/l em trajeto rodoviário do rival. Os números superiores do motor e os 350 kg a menos de peso certamente jogaram a favor do Toyota.

Nos testes de frenagem, contudo, o H9 demonstrou uma inusitada vantagem. Quando cravei o pé no freio a 100 km/h, o GWM, que tem pneus Kumho, percorreu 40,5 m até parar por completo, contra 47,2 m do SW4, vendido com pneus Bridgestone. Nesse ponto, o SW4 não fez valer a teórica vantagem dos freios a discos ventilados nas quatro rodas, ainda que passe a sensação de ter respostas mais diretas no pedal.

O comportamento dinâmico também é distinto. O SW4 está mais para um SUV “raiz”, com uma suspensão molenga. Ao transitar por ruas

castigadas, sente-se a carroceria chacoalhar e “dançar” sobre as longarinas. Manobrá-lo tampouco é uma tarefa fácil, pois sua direção hidráulica é pesada. Há, de fato, uma impressão de condução robusta.

O Haval H9, por sua vez, se aproxima mais de um automóvel. Tem um volante leve, com direção elétrica, e suspensão capaz de filtrar as oscilações do solo com maior eficiência, sem transmitir tantos rebotes à cabine. Em resumo, bem mais confortável. Nos dois casos, a tração pode ser 4x2 ou 4x4 com ou sem reduzida. E existem três modos de condução (Eco, Normal e Sport) a serem combinados, o que gera múltiplas possibilidades.

Os dois têm pacote Adas com controle de cruzeiro adaptativo (ACC), frenagem autônoma de emergência e sensores de ponto cego. Só o H9 traz assistente de permanência em faixa, mas o ACC do Toyota é mais bem calibrado e suave.

E quanto esses grandalhões pesam no bolso da família? Quem adquirir o SW4 gastará R\$ 7.314 com as revisões até 60 mil km, mas o mesmo cronograma de manuten-

Uma característica curiosa do GWM Haval H9 é que os botões de volume no volante também são usados para controlar o computador de bordo. Leva um tempo para o motorista se acostumar. Então, o Toyota é mais intuitivo nesse sentido.

Além de ser maior e mais barato que o SW4, o Haval H9 é mais equipado e moderno. Todavia, o SUV japonês se recuperou neste comparativo graças aos bons resultados nos testes de desempenho e consumo, nos quais foi melhor que o concorrente chinês. O SW4 tem motor 2.8 turbodiesel de 204 cv de potência e 50,9 kgfm de torque, câmbio automático de seis marchas e tração 4x4, todos compartilhados com a Hilux. No H9, o motor 2.4 turbodiesel é o mesmo da Poer; entrega 184 cv e 48,9 kgfm, com a caixa automática de nove marchas e tração nas quatro rodas.

No teste em pista, o SW4 levou 11,1 segundos para ir de zero a 100 km/h, contra 12,2 s do concorrente. O H9 também foi superado em todas as retomadas, pois precisou de 6,8 s para ir de 60 km/h a 100 km/h; o SW4 cumpriu essa tarefa em 5,9 s. O mesmo se repetiu nas provas de 40 km/h a 80 km/h e de 80 km/h a 120 km/h, como você pode conferir na tabela ao fim deste comparativo.





O Haval H9 tem uma central multimídia bem mais moderna, embora concentre muitos comandos

Já o SW4 peca pela simplicidade excessiva do sistema, que não vai além do que oferece um carro de entrada

ções pode chegar a R\$ 10.435 no H9. Quanto ao seguro, o Toyota também tem valores substancialmente mais baixos para os perfis masculino e feminino, como você pode conferir na tabela ao lado. Já as cestas de peças dos SUVs estão praticamente empatadas, na faixa de R\$ 30 mil.

Pensando na revenda, o que pesa a favor de ambos diante da concorrência é a garantia estendida de até dez anos. Para chegar lá, a Toyota impõe um limite de 200 mil km para o SW4 a partir de três anos de uso. Já a GWM permite rodar até 250 mil km com o H9 a partir de cinco anos. Já a desvalorização na Tabela Fipe surpreende: é maior para o Toyota SW4, com 7,6%, do que para o GWM Haval H9 e seus 5,7%. O método de venda da GWM evita muitas perdas de valor. Quanto à rede de concessionárias, a marca japonesa nada de braçada: são mais de 300 lojas, contra 130 da GWM.

Nossa escolha não tão óbvia neste comparativo é o GWM Haval H9. É verdade que o SW4

tem desempenho mais aceso e até consome menos combustível, mas seu projeto, datado de 2015, parece envelhecido — e isso fica evidente ao colocá-lo frente a frente com um SUV mais moderno e muito mais barato. A nova geração, derivada da nova Hilux, deve chegar por aqui apenas entre 2027 e 2028.

O GWM Haval H9 é maior, tem mais equipamentos de conforto e segurança, oferece um projeto mais moderno e custa R\$ 95 mil a menos do que o concorrente. Embora tenha desempenho pior e seja menos robusto, o conjunto da obra o torna muito mais atrativo. Ainda que alguns custos de manutenção do H9 também sejam elevados, a conta fecha. Com essa conclusão, voltamos ao debate inicial sobre a ascensão das marcas chinesas: anos de tradição e domínio garantem sobrevivência a longo prazo? O Haval H9 mostra que chegou a hora de as marcas tradicionais se mexerem, mesmo nos segmentos em que são consideradas intocáveis. **A**

\*Cesta de peças: Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de óleo do motor e filtro de combustível (se aplicável)  
\*\*Seguro: O valor é uma média entre as cotações das principais seguradoras do país com base no perfil padrão de Autoproteção, sem bônus

GWM  
HAVAL H9TOYOTA  
SW4GWM  
HAVAL  
H9  
R\$ 329.000  
TOYOTA  
SW4 SRX  
PLATINUM  
R\$ 424.590

## SEU BOLSO

|                          |                              |                               |
|--------------------------|------------------------------|-------------------------------|
| PREÇO                    | R\$ 329.000                  | R\$ 424.590                   |
| CESTA DE PEÇAS*          | R\$ 30.173                   | R\$ 29.449                    |
| REVISÕES (ATÉ 60 MIL KM) | R\$ 10.435                   | R\$ 7.314                     |
| SEGURO**                 | M: R\$ 5.692<br>F: R\$ 6.881 | M: R\$ 9.059<br>F: R\$ 10.189 |
| GARANTIA                 | 10 anos                      | 10 anos                       |
| CONSUMO CIDADE           | 9 km/l                       | 9,6 km/l                      |
| CONSUMO ESTRADA          | 11,5 km/l                    | 12,9 km/l                     |
| DESVALORIZAÇÃO           | 5,7%                         | 7,6%                          |
| CONCESSIONÁRIAS          | 130                          | 300                           |



## TESTE

|                            |          |          |
|----------------------------|----------|----------|
| ACELERAÇÃO                 |          |          |
| 0 - 100 km/h               | 12,2 s   | 11,1 s   |
| 0 - 400 m                  | 18,2 s   | 17,6 s   |
| 0 - 1.000 m                | 33,5 s   | 32,2 s   |
| Velocidade a 1.000 m       | 157 km/h | 164 km/h |
| Velocidade real a 100 km/h | 97 km/h  | 94 km/h  |
| RETOMADA DE VELOCIDADE     |          |          |
| 40 - 80 km/h (Drive)       | 5,2 s    | 4,7 s    |
| 60 - 100 km/h (D)          | 6,8 s    | 5,9 s    |
| 80 - 120 km/h (D)          | 9,1 s    | 7,3 s    |
| FRENAGEM                   |          |          |
| 100 - 0 km/h               | 40,5 m   | 47,2 m   |
| 80 - 0 km/h                | 26,2 m   | 30,4 m   |
| 60 - 0 km/h                | 14,9 m   | 16,8 m   |



## DADOS DA MONTADORA

|                          |                                                                     |                                                                     |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| MOTOR                    | Diant., long., 4 cil. em linha, 2.4 16V, turbo, inj. direta, diesel | Diant., long., 4 cil. em linha, 2.8 16V, turbo, inj. direta, diesel |
| TRANSMISSÃO              | Automática, 9 marchas                                               | Automática, 6 marchas                                               |
| POTÊNCIA                 | 184 cv a 3.600 rpm                                                  | 204 cv a 3.400 rpm                                                  |
| TORQUE                   | 48,9 kgfm a 1.500 rpm                                               | 50,9 kgfm a 2.800 rpm                                               |
| VELOCIDADE MÁXIMA        | 170 km/h                                                            | 180 km/h                                                            |
| DIREÇÃO                  | Elétrica                                                            | Hidráulica                                                          |
| SUSPENSÃO                | Indep., McPherson (diant.) e eixo rígido (tras.)                    | Indep., McPherson (diant.) e eixo rígido (tras.)                    |
| FREIOS                   | Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)                        | Discos ventilados (diant. e tras.)                                  |
| PNEUS                    | 265/55 R19                                                          | 265/50 R18                                                          |
| TRAÇÃO                   | Integral temporária                                                 | Integral temporária                                                 |
| COMPRIMENTO              | 4,95 metros                                                         | 4,79 metros                                                         |
| LARGURA                  | 1,97 m                                                              | 1,85 m                                                              |
| ALTURA                   | 1,93 m                                                              | 1,83 m                                                              |
| ENTRE-EIXOS              | 2,85 m                                                              | 2,74 m                                                              |
| TANQUE                   | 80 litros                                                           | 80 litros                                                           |
| PESO                     | 2.525 kg                                                            | 2.175 kg                                                            |
| PORTA-MALAS (FABRICANTE) | 791 litros                                                          | 500 litros                                                          |



## ITENS

|                              |       |     |
|------------------------------|-------|-----|
| Airbags                      | 6     | 6   |
| Frenagem de emergência       | S     | S   |
| Ar-condicionado digital      | 3 Z   | 2 Z |
| Alerta de ponto cego         | S     | S   |
| Assist. permanência em faixa | S     | ND  |
| Teto solar                   | S     | ND  |
| Painel digital               | S     | ND  |
| Chave presencial             | S     | S   |
| Saída de ar traseira         | S     | S   |
| Faróis de LED                | S     | S   |
| Volante multifuncional       | S     | S   |
| Sistema start-stop           | S     | S   |
| Freio de estac. eletrônico   | S     | ND  |
| Discos ventilados tras.      | ND    | S   |
| Central multimídia           | 14,6" | 9"  |

S Série O Opcional ND Não disponível



## NOTAS

|                       |       |       |
|-----------------------|-------|-------|
| CONFORTO              |       |       |
| Acabamento            | 8     | 6     |
| Espaço interno        | 8     | 6     |
| Porta-malas           | 8     | 6,5   |
| Ergonomia             | 7     | 6     |
| Equipamentos de série | 9     | 6     |
| Equip. de segurança   | 8     | 8     |
| Subtotal              | 48    | 38,5  |
| DINÂMICA              |       |       |
| Motor                 | 6     | 7,5   |
| Frenagem              | 7,5   | 6     |
| Suspensão             | 7,5   | 6     |
| Desempenho            | 6     | 7,5   |
| Consumo               | 6     | 7,5   |
| Câmbio                | 7,5   | 6,5   |
| Sensação ao volante   | 8     | 7     |
| Subtotal              | 48,5  | 48    |
| MERCADO               |       |       |
| Preço                 | 9     | 5     |
| Garantia              | 10    | 10    |
| Seguro                | 7     | 5,5   |
| Revisões              | 6,5   | 7,5   |
| Preço das peças       | 7     | 7     |
| Atualidade            | 8     | 5     |
| Desvalorização        | 8,5   | 8     |
| Impacto de mercado    | 8     | 6     |
| Concessionárias       | 6     | 8     |
| Subtotal              | 70    | 62    |
| TOTAL                 | 166,5 | 148,5 |



## VENCEDOR

GWM  
HAVAL H9

O GWM Haval H9 não aposta só no preço competitivo para desbancar o SW4: também é mais equipado, espaçoso e tecnológico que o concorrente japonês.

O SUV chinês fez valer a vantagem de seu projeto mais atual e muito mais barato, embora tenha desempenho inferior e consuma mais combustível.

# INDO MAIS

**GEELY EX5 EM-i ULTRA | R\$ 234.990****SUV MÉDIO É EQUIPADO COM UM CONJUNTO HÍBRIDO PLUG-IN DE 262 CV E ESTREIA COM PREÇOS A PARTIR DE R\$ 190 MIL**

📱 Jady Peroni | 📷 Renato Durães

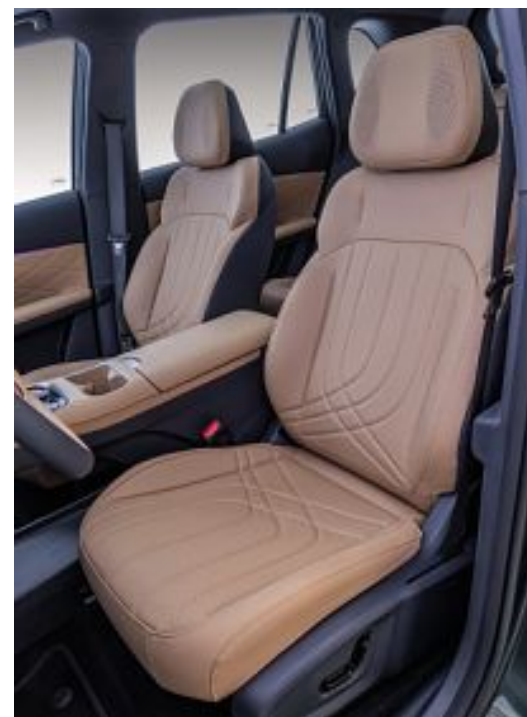
**C**om o preço médio da gasolina no Brasil atingindo R\$ 6,77 (Agência Nacional do Petróleo), a eficiência energética se tornou um dos principais argumentos de venda de um carro. A Geely entra nessa disputa com o EX5 EM-i, seu primeiro híbrido plug-in (PHEV) no país, prometendo autonomia total de 1.300 km. Indo além, traz com o SUV uma forte estratégia de preços, partindo de R\$ 190 mil, para encarar rivais de BYD e GWM. Mas... será que cumpre o que promete?

A estreia do EX5 híbrido é uma grande ofensiva, de fato. Enquanto rivais como BYD Song Plus e GWM Haval H6 PHEV19 partem de R\$ 249 mil, o Geely mira no BYD Song Pro (R\$ 189.990). Além disso, indiretamente, acaba alcançando a faixa até de SUVs compactos flex, como Volkswagen T-Cross Highline (R\$ 196 mil) e Hyundai Creta Platinum (R\$ 189 mil), com mais porte e tecnologia por um valor similar.

Embora compartilhe a plataforma com a variante elétrica, a versão híbrida apresenta amadurecimento no design. A dianteira traz faróis de LED interligados, além de capô e para-choque redesenhados, conferindo uma postura mais elevada ao SUV. O design se complementa com as rodas de liga leve de 19" e lanternas interligadas com uma assinatura de LED exclusiva, em uma tentativa de se diferenciar do elemento estético mais comum da atualidade.

Nas dimensões, o SUV médio tem 2,75 metros de entre-eixos — o mesmo do elétrico — e 4,74 m de comprimento. Ou seja, está na média dos principais oponentes, ainda que tenha uma distância entre os eixos maior que a do Song Pro (2,71 m). De toda forma, com essas medidas e um assoalho totalmente plano, o EX5 garante muito conforto para três passageiros no banco traseiro, até para pessoas com mais de 1,80 m, além de ofertar itens de conforto como portas USB (tipos A e C) e saída de ar.

# LONGE



A capacidade do porta-malas, em contrapartida, não acompanha o amplo espaço interno. São 428 litros no padrão VDA, ou seja, 12 l a menos que o do Toyota Corolla Cross e significativos 92 l abaixo do Song Pro. Mas existe uma explicação: enquanto o SUV da BYD tem um kit de reparo, o EX5 traz estepe temporário. É o preço que se paga por aquela pitada a mais de segurança em viagens longas, sacrificando parte do volume para bagagens.

Sob o capô, o SUV traz um sistema híbrido plug-in (PHEV) que combina um motor 1.5 aspirado de 111 cv com dois elétricos instalados na transmissão (tração dianteira), gerando uma potência combinada de 262 cv e torque total de 38,7 kgfm. Com esses dados, o Geely EX5 EM-i acaba sendo mais potente que o Song Pro, que tem 235 cv, e que o novo Song Plus turbo, de 239 cv. Contudo, é bem menos potente que o Haval H6 PHEV19 e seus 326 cv.

Em nossos testes de pista no Rota 127 Campo de Provas, o SUV mostrou agilidade, com aceleração de zero a 100 km/h em 8,1 segundos e retomadas vigorosas, indo de 60 km/h a 100 km/h em apenas 4,6 s. Além de ser uma performance interessante para um carro que pesa 1.844 kg, supera o BYD Song Pro. Por isso, não cheguei a sentir falta de um turbo. É uma média próxima à do H6 PHEV19, por exemplo, que fez o trajeto em 7,8 s, mesmo sendo (bem) mais potente e pesando 71 kg a mais.

A direção é surpreendentemente firme e oferece uma resposta mais direta do que os modelos da BYD. A suspensão, recalibrada com suporte técnico da Lotus e revista pela engenharia local da Renault, prioriza o conforto, mas ainda sim faz com que a carroceria balance bastante em alguns momentos. São três modos de condução: Electric, Hybrid e Sport, este último usando todos os motores juntos para ter o

máximo de desempenho. Porém, o EX5 também tem um gerenciamento automático que permite combinações distintas de tração. Na estrada, o sistema usa o motor a combustão para tracionar o veículo, gerando mais força nas retomadas. Foi nesse momento que percebi o bom isolamento acústico, já que o 1.5 aspirado é silencioso e as trocas de marchas são pouco ouvidas na cabine.

Um item que parece ter sido refinado em relação ao modelo elétrico são os freios, agora com pedais mais responsivos e menos elásticos. Em nossos testes, os resultados ficaram na média do segmento. O Geely EX5 precisou de 40,4 m até a parada total, vindo de 100 km/h.

Dito isso, vamos ao ponto crucial: a autonomia. Embora o alcance anunciado de 1.300 km seja baseado no ciclo chinês — historicamente mais otimista que o padrão do Inmetro —, nossos testes práticos revelaram resultados surpreendentes. Na cidade, o SUV fez 21,7 km/l, superando os 14,8 km/l oficiais e validando a projeção de 1.302 km com o tanque de combustível de 60 litros.

Na estrada, onde o carro híbrido não desempenha seu máximo, registramos 14,1 km/l — portanto, um alcance rodoviário de 846 km. É possível travar o estado de carga (SOC, ou State of Charge) em um percentual entre 35% e 80%, o que significa que o motorista nunca ficará sem



bateria, mesmo em trajetos longos, nem que o conjunto tenha que usar o motor a combustão para recarregar a energia.

Toda essa eficiência é potencializada pela bateria de 29,8 kWh, que permite rodar 112 km sem gastar uma gota de combustível. Aliás, essa é a maior autonomia elétrica do segmento. Lembrando que, nas versões mais baratas, a bateria é de 18,4 kWh e são apenas 65 km de autonomia no modo puramente elétrico.

#### A VIDA COM O GEELY EX5 EM-I

Ao entrar na cabine, o motorista é recebido por um ambiente que equilibra tecnologia e funcionalidade sem excessos. E ainda que falte um toque

A versão Ultra tem opção de interior caramelo desde que a cor da carroceria seja verde Jungle ou preto Carbon





Geely EX5 EM-i vem de série com um carregador portátil em todas as três versões de acabamento

de personalidade visual para deixar o design mais atrativo, o acabamento é um dos pontos altos, com materiais emborrachados e montagem precisa, superando a média da categoria.

A tecnologia é onipresente, protagonizada por uma central multimídia de 14,6 polegadas com conectividade sem fio para Android Auto e Apple CarPlay e painel de instrumentos de 10,2". Na versão Ultra, o conjunto é completado por um head-up display de 13,8". Realmente, o sistema da Geely é muito fácil de mexer, mas o fato de existir botões para os comandos básicos do ar-condicionado facilita a vida dos passageiros. A única decepção é que tem apenas uma zona.

E o Geely EX5 EM-i Ultra é bem recheado. Tem câmeras 540 graus com ótima qualidade, teto solar panorâmico, iluminação ambiente, carregador por indução, bancos dianteiros elétricos com ventilação e memória e sistema de som com 16 alto-falantes. Porém, existem algumas funções típicas chinesas que atrapalham, como o comando dos vidros invertidos e as músicas ambientes, que mais incomodam do que impressionam.

Isso não significa, contudo, que o EX5 híbrido não tenha outros caprichos chineses legais. Um deles é o encosto de cabeça com um sistema de som próprio, por meio do qual o motorista pode direcionar uma ligação para não atrapalhar a cabine. Também tem a função de "descanso": com o carro parado, inclina o banco, fecha o teto e ativa uma música tranquila para relaxar.

Segurança é um dos pontos fortes do Geely EX5 EM-i, com seus seis airbags de série. A versão mais completa ainda traz um pacote Adas nível 2, com ACC, assistentes de manutenção e mudança de faixa, frena-



gem autônoma de emergência e alerta de ponto cego — que, além da luz de aviso, projeta a imagem de uma câmera lateral na tela assim que você aciona a seta. Minha única questão é que alguns sistemas, como o de leitura de velocidade, emitem muitos sons que incomodam. Eles podem sim ser desativados, mas a operação precisa ser refeita toda vez que você ligar o veículo.

Com produção nacional prevista para o segundo semestre deste ano em São José dos Pinhais (PR), graças à parceria com a Renault no Brasil, o Geely EX5 EM-i chega para apimentar o segmento de SUVs híbridos. Em garantia, oferece seis anos ou 150 mil km para o carro; para a bateria, oito anos ou a mesma quilometragem. Já as cinco primeiras revisões saem por R\$ 6.741, cerca de R\$ 300 a menos que as do Song Plus e consideráveis R\$ 2.300 abaixo das do Haval H6.

No fim, o plano da Geely com o EX5 EM-i é claro: tentar desbancar modelos da BYD e GWM com preços agressivos, boa autonomia, desempenho honesto e muito conforto, mesmo faltando aquela pitada de personalidade e ainda com algumas características chinesas às quais o mercado brasileiro está se adaptando. As rivais, com certeza, não vão deixar barato, já que o novo Song Pro está a caminho e o H6 vem se consolidando cada vez mais no setor. Porém, o novo SUV híbrido plug-in mostra que a Geely está muito esperta com as movimentações. **A**



# FICHA TÉCNICA

## GEELY EX5 EM-I ULTRA

PREÇO  
**R\$ 234.990**

### NÚMEROS



#### ACELERAÇÃO

0 - 40 km/h: **2,6 s**  
0 - 80 km/h: **5,8 s**  
0 - 100 km/h: **8 s**  
0 - 120 km/h: **11 s**  
0 - 400 m: **16 s**  
0 - 1.000 m: **29,2 s**  
Veloc. a 1.000 m: **175,1 km/h**  
Vel. real a 100 km/h: **98 km/h**

#### RETOMADA

40 - 80 km/h (Drive): **3,6 s**  
60 - 100 km/h (D): **4,6 s**  
80 - 120 km/h (D): **5,7 s**

#### FRENAGEM

100 - 0 km/h: **40,4 m**  
80 - 0 km/h: **25,9 m**  
60 - 0 km/h: **14,9 m**

#### CONSUMO

Urbano: **21,7 km/l**  
Rodoviário: **14,1 km/l**  
Média: **17,9 km/l**  
Aut. urbana: **1.302 km**

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

Diant., transv., 4 cil., 1.5 16V, aspirado, injeção direta, gasolina + dois elétricos

#### POTÊNCIA (COMB.)

262 cv

#### TORQUE

38,7 kgfm

#### CÂMBIO

Automático, DHT, 1 marcha, tração dianteira

#### DIREÇÃO

Elétrica

#### SUSPENSÃO

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

#### FREIOS

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

#### PNEUS E RODAS

235/50 R19

#### TANQUE

60 litros

#### PORTA-MALAS

428 litros

#### PESO

1.844 kg

#### GARANTIA

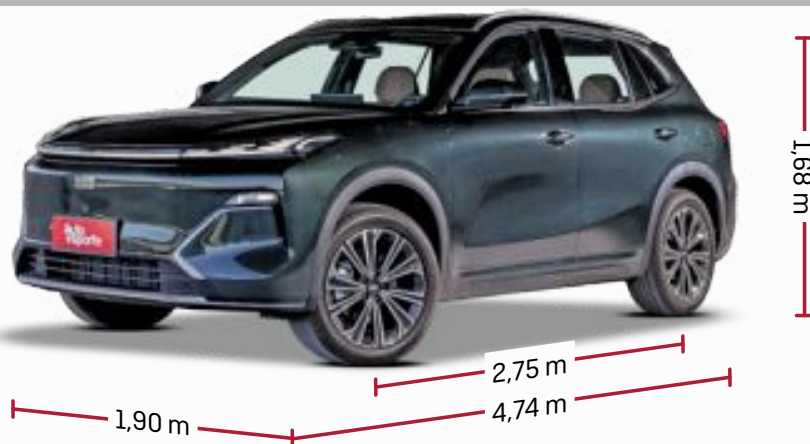
**Veículo:** 6 anos ou 150 mil km e 2 anos ou 100 mil km (uso comercial)

**Motor elétrico e bateria:** 8 anos

### O QUE MAIS IMPORTA

#### O CARRO

- Geely EX5 EM-i é vendido em três versões de acabamento, com preços entre R\$ 190 mil e R\$ 235 mil
- Modelo tem porte médio, mas conta com amplo espaço interno, como o de um SUV grande
- O EX5 EM-i tem lista de equipamentos recheada e inclui Adas nível 2, além de comandos de voz



### CURIOSIDADES

- Primeiro carro híbrido da Geely no Brasil
- Maior autonomia elétrica do segmento, com 112 km
- Será o primeiro carro da Geely a ser produzido em São José dos Pinhais (PR)
- O EX5 EM-i é 13 centímetros mais comprido do que a versão elétrica

### MULTIMÍDIA



**14,6 polegadas**



**Sensível ao toque**

Central multimídia tem conexão sem fio para Android Auto e Apple CarPlay, além de um sistema muito intuitivo e prático de mexer. As câmeras de 540 graus são de excelente qualidade

### DETALHES



- Na versão Ultra, a recarga lenta é de 6,6 kW (AC) e a rápida é de 60 kW (DC). Nesta última, é possível recuperar de 30% a 80% da carga em cerca de 20 minutos



- Por causa do estepe de uso temporário, o porta-malas não é dos maiores, com 428 litros (VDA). Com os bancos da segunda fila rebatidos, o volume vai a 2.065 l.

### COMO ANDA?



Zero a 100 km/h

**8,1** segundos

Foi o resultado de nosso teste no Rota 127 Campo de Provas. O número ficou na média dos principais rivais do mercado

### PONTOS



Preços competitivos, espaço interno e autonomia na vida real



Porta-malas, suspensão mole e alertas sonoros constantes



# FÓRMULA GOLF

**VOLKSWAGEN ID. POLO | A PARTIR DE 24.995 EUROS**

**POLO ELÉTRICO HERDA CARACTERÍSTICAS MARCANTES DO  
GOLF RAIZ E ESTREIA NA EUROPA COM TRACÇÃO DIANTEIRA**

 Joaquim Oliveira, Barcelona (Espanha)

O primeiro Polo foi lançado na Europa há meio século. E quem pensaria, naquela época, que no ano de 2026, em sua sétima geração, o compacto da Volkswagen se tornaria elétrico e seria posicionado como um dos maiores lançamentos do ano? Baseado no conceito ID.2, o novo ID. Polo tem uma missão clara: mostrar que a marca alemã tem potencial para fazer sucesso na eletrificação, sinalizando aos rivais asiáticos que não cederá território sem lutar. E tudo isso herdando características do Golf.

Esse potencial, de fato, existe. Afinal, se observarmos o histórico, o Volkswagen Polo sempre manteve seu espaço no mercado. No Brasil, por exemplo, o hatch fechou 2025 como o carro de passeio mais vendido no país, com quase 123 mil emplacamentos. E esse sucesso não é de hoje, já que ele também foi eleito o Carro do Ano 2018.

O foco principal de vendas do ID. Polo será na Europa, onde brigará com Renault 5 E-Tech, Peugeot e-208 e o futuro Ford Fiesta elétrico, além dos chineses BYD Dolphin e MG4 Urban. O desafio é, claro, enorme. Para fazer sucesso, o posicionamento de preço tem de ser o mais correto (nem demasiado alto a ponto de afugentar potenciais clientes, nem demasiado baixo para não impedir que haja lucro). Fruto da plataforma MEB Entry, voltada a elétricos compactos e de baixo custo, o Volkswagen ID. Polo acaba de chegar com etiqueta partindo de 24.995 euros (pouco menos de R\$ 150 mil).





Para gerenciar esse cenário desafiador, os gestores da fabricante recorreram a pontos fortes. Um deles é o design, que recupera muitos traços que historicamente tornaram os Volkswagen reconhecíveis; o outro, uma estratégia de compartilhamento de peças.

### OLÁ, TRAÇÃO DIANTEIRA!

Sim, você não leu errado. O ID. Polo será o primeiro Volkswagen compacto elétrico de tração dianteira, ainda que a arquitetura MEB tenha sido originalmente projetada para tração traseira. E, ao contrário do que muitos podem pensar, não houve um aproveitamento do ID.3, outro hatch elétrico da marca alemã disponível no exterior. “Tudo é novo e nós usamos um conceito técnico de base do Golf”, esclarece Florian Umbach, chefe de Dinâmica de Condução do projeto.

Para isso, o recém-desenvolvido motor elétrico APP290 foi montado em posição transversal, sendo o mais compacto possível. Na comparação com o do ID.3, a eletrônica que alimenta o sistema ocupa menos espaço e promete maior eficiência. Vale dizer que o inversor – um dispositivo que converte a corrente contínua da bateria em corrente alternada para controlar a eficiência do motor – foi desenvolvido internamente. Este é um bom exemplo da estratégia de usar componentes de maior qualidade em áreas-chave. Se não fosse feito pela própria fabricante, acarretaria custos mais altos.

Outro exemplo da sofisticação do sistema do ID. Polo é o fato de o motor elétrico estar diretamente instalado na caixa de direção. As vantagens são uma resposta mais precisa e com menos folga, resultando em

Como outros Volkswagen, o ID. Polo também terá os emblemas da marca luminosos

uma condução mais direta, intuitiva e responsiva. E lembra que falamos da redução de custos? Pois bem, um carro de tração dianteira com motor transversal é mais barato de projetar do que um de tração traseira. Isso já acontecia com o Golf e segue válido na era dos elétricos. Vemos, aqui, uma continuidade de consistência em quesitos de engenharia e versatilidade.

O ID. Polo estará disponível, inicialmente, com quatro níveis de potência: 116 cv, 135 cv, 211 cv e, na versão GTI, com 226 cv. As duas variantes de entrada atingem velocidade máxima de 160 km/h; as de topo alcançam 175 km/h. No entanto, eu esperava que o GTI, pelo menos, fosse um pouco mais potente.





Tivemos a oportunidade de dirigir um protótipo de pré-produção em série da versão Life, de 211 cv e preço de 33.795 euros (pouco menos de R\$ 200 mil), pelas colinas ao redor de Barcelona (Espanha). Rapidamente percebemos que os engenheiros não exageraram nas promessas. O ID. Polo utiliza um eixo dianteiro McPherson com barras estabilizadoras bem próximas, o que contribui para o design compacto. Na traseira, diferentemente do ID.3, optaram por um eixo de torção em vez de uma arquitetura independente multibraços mais complexa. O conjunto tem boa capacidade de absorver as imperfeições da estrada, com uma calibragem de molas e amortecedores menos firme.

**ID. Polo é menos comprido que um Polo convencional, mas tem entre-eixos 4 cm maior**

Os mancais dianteiros do eixo traseiro são montados em diagonal, ou seja, não são paralelos ao eixo longitudinal ou transversal do veículo, o que contribui para uma distribuição precisa da rigidez e reduz o ruído e as vibrações. O chassi, por fim, é complementado por amortecedores hidráulicos, que também são provenientes do Golf.

#### A VIDA AO VOLANTE DO ID. POLO

O ID. Polo tem uma filosofia de carro do cotidiano, equilibrado, mas suficientemente ágil para lidar com estradas sinuosas. Em curvas mais fechadas, exagerar na velocidade terá como consequência alargar a trajetória (efeito de subesterço), mas isso também é um efeito colateral do uso de pneus ecológicos, que prometem cerca de 20 km a mais de autonomia, mas comprometem a aderência.

O hatch compacto também consegue um desempenho admirável na frenagem, até porque todas as versões são equipadas com freios a disco nas quatro rodas (algo que não acontecia até hoje na linha ID). Tal como ocorre com os melhores sistemas de frenagem de carros elétricos, todos os componentes são integrados em um único módulo compacto, o que resulta numa resposta mais imediata.

O ID. Polo também inova no som exterior, que será usado pela primeira vez em um modelo da família. É ativado a até 25 km/h em todas as posições da alavanca de câmbio e modos de condução. A sonoridade é adaptada em tempo real, dependendo de variáveis relevantes para a condução, como veloci-





Ines249



Compartimento  
sob o assoalho  
do porta-malas  
acomoda até  
objetos mais altos

dade, posição do pedal do acelerador e torque do motor. No modo Sport, um som esportivo mais audível é gerado a até 50 km/h.

A bateria de células integradas economiza componentes, dinheiro e peso (o ID. Polo pesa 1.512 kg na versão mais leve). Há dois tipos disponíveis: o primeiro, com química LFP (fosfato de ferro-lítio), tem 37 kWh e potência máxima de carregamento em corrente contínua (DC) de 90 kW, prometendo uma autonomia de 329 km no ciclo europeu WLTP e 27 minutos para recuperar a carga entre 10% e 80%. O segundo tipo, de NMC (níquel-manganês-cobalto), tem 52 kWh e potência máxima de recarga de 130 kW (DC), com autonomia de até 454 km. O tempo de recarga de 10% a 80% dessa bateria cai para 23 minutos.

### MENOR POR FORA, MAIOR POR DENTRO

A opção pelo conceito de tração dianteira tem outra consequência positiva: o tamanho menor, já que o ID. Polo mede 4,05 metros de comprimento, mesmo com ótimos 2,60 m de entre-eixos. Para comparação, ele é 2 centímetros menor que um Polo a combustão, mas é 6 cm mais largo, 8 cm mais alto e tem entre-eixos 5 cm mais longo. Ou seja, oferece mais espaço sem abdicar do porte compacto.

Além disso, como tem motor dianteiro, o ID. Polo oferece excelentes 435 litros de ca-

pacidade no porta-malas (sem estepe), 84 l a mais do que o do Polo a combustão europeu. Supera até os 381 l do Golf, um hatch médio. Sobre o interior, preciso elogiar a interessante combinação de comandos digitais e físicos, como a fila de botões para o ar-condicionado abaixo da central multimídia. O volante multifuncional foi completamente redesenhado.

O sistema ID. Light também evoluiu consideravelmente: a faixa de luz interativa, posicionada na parte inferior do para-brisa, agora se estende não apenas por todo o painel como também pelas portas dianteiras. As maçanetas das portas, com design ergonômico e boa pegada, foram adaptadas do novo T-Roc — já testado por **Autoesporte**.

Outros sinais de que o ID. Polo recebe recursos normalmente disponíveis em carros mais caros são a função de massagem, o novo painel digital de 10,25" e a central multimídia de 13". O grafismo retrô, presente em algumas versões, reforça essa ligação do novo elétrico com o passado. Informação e emoção se fundem nas "visões" oferecidas pelo Digital Cockpit quando a aparência dos instrumentos de um Golf I é ativada pelo botão View no volante, dando um toque de nostalgia.

Com a forte ofensiva de preços, o Volkswagen ID. Polo tem tudo para ocupar um lugar de destaque entre os carros elétricos no mercado europeu. A missão, como já dissemos, não será fácil, já que os concorrentes chineses estão cada vez mais determinados a trabalhar o custo/benefício. No entanto, o hatch alemão faz uma boa conexão entre o passado, carregando características importantes do Golf e valorizando um nome que tem 50 décadas de tradição, e o futuro da eletrificação. É uma pena que, ao menos por enquanto, não haja previsão de que venha para o Brasil... **A**

▼  
ID. POLO LIFE  
33.795 EUROS

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

Diant., síncrono,  
ímãs permanentes

### POTÊNCIA (COMB.)

211 cv

### TORQUE (COMB.)

ND

### CÂMBIO

Automático, 1 marcha,  
tração dianteira

### ZERO A 100 KM/H

ND

### BATERIA

52 kWh (NMC)

### AUTONOMIA

450 km (WLTP)

### CARREGAMENTO MÁX.

11 kW (AC)  
130 kW (DC)

### DIREÇÃO

Elétrica

### SUSPENSÃO

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

### FREIOS

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

### PNEUS

ND

### DIMENSÕES

Compr.: 4,05 metros  
Largura: 1,82 m  
Altura: 1,53 m  
Entre-eixos: 2,60 m

### PORTA-MALAS

435 litros (VDA)

### PESO

1.515 kg



Desempenho, dinâmica da suspensão, espaço interno, equipamentos e tempo de recarga



Falta de aderência dos pneus ecológicos na estrada; versão GTI poderia ser mais potente

# EM BUSCA DA LONGEVIDADE

**JEEP RENEGADE SAHARA 2027 | R\$ 175.990**

**VETERANO SUV É RENOVADO MAIS UMA VEZ, COM CABINE INSPIRADA NA DO COMPASS E O AGUARDADO SISTEMA HÍBRIDO LEVE DE 48V MAIS SIMPLES (E MENOS ECONÔMICO) DO QUE ESPERÁVAMOS**

 Cauê Lira



**D**esde que o Jeep Renegade foi apresentado no Brasil, em 2015, muita coisa mudou. Em mais de dez anos, vários outros SUVs compactos chegaram ao mercado e até trocaram de geração, como Honda HR-V, Peugeot 2008, Nissan Kicks, Hyundai Creta, Volkswagen T-Cross e Chevrolet Tracker. Alguns nem sequer existem mais, a exemplo do Ford EcoSport. Como manter atrativo um produto que ostenta mais de uma década de história? Para a Stellantis, a solução parte de duas frentes: a renovação completa do interior do Renegade 2027 e a adoção de um sistema híbrido leve (MHEV) para reduzir o consumo de combustível.

O visual, uma das características mais marcantes do Jeep Renegade, ganhou mais uma vez pequenos retoques, a fim de dar ao SUV um ar de “refresco”. Nada que atrapalhe um carro que tem no estilo um de seus pontos mais fortes. Talvez, por isso mesmo, o Renegade não

tenha uma aparência envelhecida mesmo com 11 anos de vida. Na linha 2027, recebeu uma nova grade frontal, com as famosas sete fendas inspiradas nos novos Compass e Avenger europeus, e teve o para-choque frontal redesenhado. As maiores mudanças visuais estão na cabine, totalmente reestilizada pela primeira vez desde o lançamento do SUV compacto. A inspiração na dupla Compass e Commander chega a ser óbvia, com adoção da nova central multimídia flutuante de 10,1" com Android Auto e Apple CarPlay sem fio.

O que chamou minha atenção desde o princípio foi o painel do Renegade, que está mais alto. Ao me sentar no banco do motorista, noto que essa nova característica interfere positivamente na ergonomia, pois a impressão é de que o banco tem posicionamento mais baixo. A Jeep, porém, não alterou o ângulo do volante nem o chamado ponto H, que determina a altura do quadril do motorista.

A central multimídia é um fator-chave para a nova sensação da cabine. Se antes a tela era baixa e exigia que o condutor abaixasse muito a visão, agora fica em um monitor destacado no topo do painel. Outros comandos e botões, como os do ar-condicionado e do volume, também

ficaram mais acessíveis. As saídas de ar centrais foram realocadas para baixo da tela e o conhecido puxador que era posicionado à direita do painel foi removido. A manopla de câmbio, muito parecida com a da Fiat Toro, é outra novidade. O console central agora traz um compartimento fundo e ventilado para o carregador de celular por indução, que evita olhares curiosos e melhora a refrigeração do aparelho durante o uso do Apple CarPlay ou Android Auto.

Quanto ao acabamento, o novo Renegade mescla plástico com tecido texturizado. É preciso dizer que, ao longo desses dez anos, a Stellantis simplificou o acabamento. No passado, a presença de materiais macios era de fazer inveja até a SUVs médios. Esta já não é mais a realidade do veterano, infelizmente. Ainda assim, seu padrão está acima da média do segmento, com plásticos que inspiram mais qualidade e montagem correta. Cada versão tem um detalhe diferente. Na Sahara, o tecido é bege para remeter ao deserto; na Willys 4x4, o verde faz referência às florestas. A Jeep aproveitou a reestilização para espalhar novos easter eggs pela cabine. O volante multifuncional mantém o estilo adotado no penúltimo facelift e o painel de instrumentos passa a reproduzir informações do sistema híbrido leve, embora o motorista não consiga interferir no seu funcionamento. Apesar de o espaço para as pernas ainda ser escasso, em razão dos modestos 2,57 metros de entre-eixos, quem viaja no banco traseiro tem mais dignidade devido às novas saídas de ar traseiras presentes a partir da versão Longitude. As demais dimensões seguem muito próximas às de antes. Assim, o espaço para cabeça e ombros continua a ser um ponto forte.

Igualmente apertado é o porta-malas de meros 320 litros, menor que o de um Volkswagen Tera ou Renault Kardian. O ângulo de abertura da tampa impede que o motorista

Multimídia enfim passa a ocupar uma posição mais ergonômica no Renegade 2027

pare muito perto de paredes. Por falar na tampa, no canto inferior direito dela fica o emblema MHEV, indicador da motorização eletrificada. É desse jeito discreto que se identifica o Renegade híbrido.

O motor é o mesmo T270 1.3 turbo flex de quatro cilindros, 16 válvulas e injeção direta, com o sistema MultiAir III de variação inteligente de tempo de abertura das válvulas. Mantido em ciclo Otto, desenvolve 176 cv de potência e 27,5 kgfm de torque. Diferentemente de Pulse, Fastback e dos Peugeot, o sistema híbrido leve da Jeep é de 48 Volts, não de 12V. Só que a Stellantis simplificou o sistema em relação ao vendido na Europa. Alegando rejeição dos consumidores verificada em clínicas, a fabricante tirou a caixa automatizada de dupla embreagem e-DCT, que permite a tração do veículo em modo elétrico, e aplicou o conhecido câmbio automático de seis marchas.

Na prática, o novo sistema MHEV do Renegade funciona como “superalternador”, porém com tensão maior que a de Pulse e Fastback. O motor elétrico, de 16 cv e 6,6 kgfm, está ligado ao virabrequim por correia, e sua ativação ocorre quando o T270 começa a girar. É





o chamado BSG (gerador por correia, na sigla em inglês) que substitui o alternador e o motor de arranque por cremalheira. Assim, o conjunto híbrido opera a partida e o start-stop, etapas em que a emissão de poluentes é mais proeminente. Há até acréscimo de potência e torque nas cargas mais altas de aceleração e retomada, mas isso não altera os números finais. Também reduz o chamado *turbo lag*. Pode-se dizer que o novo Renegade está mais suave, mas não necessariamente mais rápido ou econômico. Oficialmente, o Renegade híbrido acelera de zero a 100 km/h em 8,9 segundos, apenas 0,1 s abaixo da versão Altitude, sem eletrificação. A diferença é quase imperceptível. Em relação ao Renegade 2026, houve perda de 0,1 s. E olha que o peso do SUV praticamente não mudou.

E quanto à economia de combustível em relação à versão Altitude sem eletrificação? Segundo o Inmetro, melhorou 7% em uso urbano. Na estrada o consumo piorou, devido ao peso maior do sistema elétrico. Assim, o Renegade MHEV faz 11,9 km/l na cidade e 11,8 km/l na estrada com gasolina. Com etanol, são 8,3 km/l e 8,6 km/l, respectivamente.

No fim, o maior ganho do Jeep Renegade MHEV está na redução de emissões e na maior suavidade do motor. Em meu primeiro contato com o SUV renovado, notei que tanto a ignição quanto o start-stop ficaram mais discretos. É uma consequência direta do conjunto híbrido. Entretanto, no curto test drive de lançamento, não consegui perceber se, de fato, houve qualquer melhoria no atraso de entrega de potência, conforme apontado pela Jeep.

Em todo o resto, é o Renegade “velho de guerra” que já conhecemos, cuja condução é marcada pela robustez. O acerto de suspensão, com a peculiar arquitetura McPherson nos dois eixos, permite andar rápido até nas ruas mais esburacadas. Os pneus grossos,

nas medidas 225/55 R18, também atuam para “amaciar” o asfalto irregular. Dessa forma, o Jeep pouco toma conhecimento de obstáculos que fariam outros SUVs chacoalharem muito mais. Outro ponto positivo é que o câmbio automático de seis marchas segue entrosado com o motor 1.3 turbo. Basta pressionar o pedal da direita com mais força para a caixa reduzir duas ou três marchas sem solavancos ou atrasos. Um deleite, em tempos em que o delay do acelerador anda cada vez mais presente em diversos modelos.

E se o alto consumo assola o Renegade desde que foi lançado, **Autoesporte** calculou que, apesar de ser um ganho discreto em economia de combustível, a versão híbrida leve do SUV fará o proprietário do MHEV poupar R\$ 494 por ano ao abastecer o veículo com gasolina e R\$ 547 se usar sempre etanol e dirigir 15 mil km em ciclo sempre urbano. Em meu breve teste, o melhor consumo urbano que obtive foi 11,4 km/l com gasolina e o ar ligado, resultado marginalmente abaixo do homologado no Inmetro. Melhor do que outrora, certamente, mas talvez não o que um comprador espere de um carro híbrido.

Mesmo discreta por fora, essa atualização é a mais profunda do Jeep Renegade nesses 11 anos de mercado, já que o interior foi substancialmente repaginado. Para bons entendedores, significa que o SUV terá ainda mais longevidade, mesmo sendo um projeto antigo. A próxima geração não deve aparecer antes de 2028. E ainda existe o efeito Avenger — que, em breve, estará nas lojas para ocupar o segmento de entrada. Só que o consumo de combustível, maior ponto fraco do modelo, continua aquém do que poderia entregar, mesmo com motorização híbrida. No fim, a robustez, o design e o bom acabamento são os predicados que continuam jogando a favor do veterano. **A**

▼  
**RENEGADE SAHARA HYBRID 2027**  
R\$ 175.990

## FIGHA TÉCNICA

### MOTOR

Diant., transv., 4 cilindros em linha, 1.3 16V, turbo, injeção direta, flex + motor elétrico

### POTÊNCIA (COMB.)

176 cv a 5.750 rpm

### TORQUE (COMB.)

27,5 kgfm a 1.750 rpm

### CÂMBIO

Automático, 6 marchas, tração dianteira

### ZERO A 100 KM/H

8,9 segundos

### BATERIA

0,9 kWh (íons de lítio)

### CONSUMO (INMETRO)

11,9 km/l (urbano)  
11,8 km/l (rodoviário) [G]

### DIREÇÃO

Elétrica

### SUSPENSÃO

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

### FREIOS

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

### PNEUS

225/55 R18

### DIMENSÕES

**Compr.:** 4,27 metros  
**Largura:** 1,80 m  
**Altura:** 1,70 m  
**Entre-eixos:** 2,57 m

### TANQUE

55 litros

### PORTA-MALAS

320 litros (VDA)

### PESO

1.476 kg



Painel mais moderno, nova central multimídia, pacote de equipamentos e robustez



Consumo (ainda) elevado, espaço para as pernas e volume do porta-malas

# EVOLUÇÃO PONTUAL

**GWM HAVAL H6 PHEV19 2026 | R\$ 249 MIL**

**SUV EVOLUI NOS DETALHES QUE ERAM  
MAIS CRITICADOS E PROVAMOS ISSO  
NA PISTA DE TESTES; VEJA O QUE  
MAIS MELHOROU (OU NÃO)**

 **Leonardo Felix**



**O** GWM Haval H6 colhe os frutos por ter sido um dos primeiros SUVs chineses no mercado brasileiro: vende mais de 3 mil unidades por mês, em média, e é um dos carros híbridos mais emplacados no Brasil. Isso não significa que o SUV médio esteja alheio a críticas ou necessidades de mudança, tanto que a fabricante tentou resolver os pontos mais criticados do modelo na linha 2026. Será que deu certo? Testamos o novo GWM Haval H6 PHEV19, versão de R\$ 249 mil, a mais barata com motorização híbrida plug-in (PHEV), para responder a essa e a outras perguntas, além de comprovar os ganhos reais de desempenho e dinâmica com testes de pista no Rota 127 Campo de Provas, em Tatuí (SP). Também fizemos as contas para saber se esta é a opção de melhor custo/benefício no portfólio do SUV, que recebeu um facelift em quase toda a gama, com exceção da opção de topo, GT, com carroceria SUV cupê.

Nas demais configurações, o H6 2026 traz novidades no desenho de grade, faróis e para-choque. Com isso, o comprimento aumentou 2 centímetros,

chegando a 4,70 metros. Demais dimensões seguem as mesmas: 1,89 m de largura, 1,73 m de altura e 2,74 m de entre-eixos. O porta-malas tem 560 litros e abertura elétrica, e inclui um sensor para os pés que funciona bem se você mirar sua perna na letra G do letreiro GWM, um pouco à esquerda do centro do veículo. Dentro do bagageiro há um kit de reparo emergencial em vez do convencional estepe.

Em razão do para-choque dianteiro mais proeminente, o ângulo de ataque caiu para 22° (-1,7°). Por outro lado, com os ajustes da suspensão, que recebeu batentes mais firmes, o vão livre em relação ao solo cresceu 1,8 cm, para 20 cm, o que se refletiu em um ângulo de saída de 30° – aumento de 2,1°. A principal mudança mecânica, porém, está nos freios. O conjunto com discos ventilados nas quatro rodas passa a contar com atuadores elétricos em vez de hidráulicos, a fim de acabar com o comportamento borrachudo do pedal.

Abrir o capô do novo H6 continua difícil, porque a chapa é pesada e não há molas a gás, como em outros modelos de porte e faixa de preço similares. Já o conjunto motriz tem novidades. O motor 1.5 turbo de quatro cilindros, 16 válvulas, ciclo Miller e injeção direta movido a gasolina recebeu intercooler refrigerado a água, bomba de óleo variável e bomba d'água eletrônica, todas essas melhorias vindas do Wey 07. Tais ajustes renderam 1 kgfm a mais de torque (24,4 kgfm). A potência de 150 cv não foi alterada, assim como o motor elétrico segue com 177 cv e 30,6 kgfm. Assim, enquanto a potên-



cia combinada continua em 326 cv, o torque máximo subiu de 54 kgfm para 55 kgfm. O câmbio é automatizado com embreagem multidisco e duas marchas mecânicas, que se acoplam ao motor 1.5 turbo a velocidades de cruzeiro. As demais relações são preenchidas pelo motor elétrico. A bateria de 19 kWh rende 73 km de alcance no Inmetro, mas a autonomia elétrica real passa de 100 km se o condutor for econômico. A recarga lenta (AC) é de meros 6,6 kW e a rápida (DC) chega a 33 kW. Ou seja, dá para recuperar 80% da carga em cerca de 30 minutos.

Na prática, o acréscimo de torque não se refletiu em ganho de desempenho. No Rota 127, o H6 PHEV19 2026 foi de zero a 100 km/h em 7,8 segundos, 0,1 s acima do tempo registrado com o modelo da linha 2025. Nas provas de zero a 400 m e de zero a 1.000 m, os resultados foram rigorosamente iguais aos anteriores; nas retomadas, ficaram ligeiramente piores. Confira na ficha na página seguinte.

Em consumo, obtivemos 16,7 km/l na cidade e 14,7 km/l na estrada com o carro em modo de tração HEV (também há o EV e o EV prioritário) e o SOC (estado de carga) em modo de gerenciamento inteligente. É possível travar o estado de carga em um percentual mínimo entre 20% e 80%, o que significa que o motorista nunca ficará sem bateria, mesmo em trajetos mais longos, nem que, para isso, o conjunto use o motor a combustão para recarregar a energia. Outra boa notícia é que o H6 2026 memoriza os modos de tração e de condução escolhidos previamente. Antes, o carro ligava sempre nos modos EV prioritário e Eco — além deste último, há as opções Normal, Sport e Neve. A tração da versão PHEV19 é apenas dianteira, pois só as mais caras, com 34 kWh de bateria, trazem um motor elétrico traseiro para formar tração integral.

Já a evolução em frenagem é perceptível, tanto na resposta mais direta do pedal quanto nos números de teste.



 Melhorias em freios e suspensão; desempenho, consumo, espaço e acabamento

 Precisão do Adas; comandos do ar somem com o celular pareado; paleta de seta

Na linha 2026, o H6 PHEV19 precisou de 41 m para frear de 100 km/h até a imobilidade. São 5,3 m a menos do que o antecessor. Além disso, com a nova calibragem de suspensão, o SUV ficou bem menos molenga, contendo melhor as inclinações laterais e longitudinais da carroceria. Claro que ainda é o comportamento de um SUV médio com mais de 1,70 m de altura, mas a rolagem foi reduzida substancialmente. Apenas o diâmetro de giro segue em altos 12 m. Outra boa novidade é o volante: com aro menor, apenas dois raios, base





## Ines249

### CUSTOS PARA MANTER

Compare o H6 PHEV19 com a versão de entrada, HEV2

| GWM HAVAL H6                                               | PHEV19       | HEV2         |
|------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| <b>Preço</b>                                               | R\$ 249 mil  | R\$ 224 mil  |
| <b>Custo por km rodado</b><br>(São Paulo)                  | R\$ 0,15     | R\$ 0,42     |
| <b>Revisões até 48 mil km</b><br>(A cada ano ou 12 mil km) | R\$ 4.991,96 | R\$ 4.991,96 |
| <b>Desvalorização</b> (Fipe)                               | 4,57%        | 12,47%       |

O H6 PHEV19 leva 92 mil km para se pagar em relação ao HEV2 e tem os mesmos equipamentos, mas desvaloriza muito menos e permite uso em modo apenas elétrico.

Console central tem novo desenho e carregador por indução de 50 Watts

achatada e empunhadura mais grossa e ergonômica, passa a sensação de ter um carro mais à mão.

No console central, a parte superior ficou mais bonita e funcional. Deixou de lado os questionáveis revestimentos em preto brilhante e recebeu um carregador por indução de 50 Watts, que não superaquece o celular. Além disso, a versão PHEV19 passa a ter acabamento em tom preto, abandonando as faixas em cinza e caramelo. O espaço interno continua generoso, mesmo para o ocupante traseiro central, que precisa lidar com um console e um túnel central invasivos. Na fileira de trás há duas saídas de ar e tomadas USB A e C. O teto solar é panorâmico.

A central multimídia de 14,6" traz a nova interface Coffee, muito mais rápida e intuitiva. A resolução da imagem impressiona, com destaque para a câmera em 360° com projeção "transparente" do veículo. Pena que os comandos do ar fixos na base desapareçam quando se conecta o Android Auto ou Apple CarPlay sem fio. Isso atrapalha no momento de ajustar a climatização interna ao dirigir. O acabamento continua a ser um ponto forte, com elementos macios ao toque e bancos dianteiros elétricos com ajuste lombar e encostos de cabeça reguláveis por botões nas laterais. Mas há detalhes que incomodam, como a falta de luzes individuais no console de teto e as duas tomadas USB-A dianteiras, ou os grosseiros cabos que fixam os cintos de segurança dianteiros ao assoalho. O pacote Adas ainda é menos suave do que deveria e a paleta de seta que não trava segue dando trabalho, mas os alertas sonoros ficaram bem mais discretos. **A**



HAVAL H6 PHEV19 2026  
R\$ 249 MIL

### TESTE

#### ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h: **7,8 s**  
0 - 400 m: **15,5 s**  
0 - 1.000 m: **27,6 s**  
Vel. a 1.000 m: **187 km/h**  
Vel. real a 100 km/h: **98 km/h**

#### RETOMADA

40 - 80 km/h (Drive): **3,2 s**  
60 - 100 km/h [D]: **3,3 s**  
80 - 120 km/h [D]: **3,9 s**

#### FRENAGEM

100 - 0 km/h: **41 m**  
80 - 0 km/h: **30,7 m**  
60 - 0 km/h: **17 m**

#### CONSUMO

Urbano: **16,7 km/l**  
Rodoviário: **14,7 km/l**  
Média: **15,7 km/l**  
Aut. em estrada: **808 km**

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

Diant., transv., 4 cil. em linha, 1.5 16V, injeção direta, turbo, gasolina + elétrico

#### POTÊNCIA (COMB.)

326 cv

#### TORQUE (COMB.)

55 kgfm

#### CÂMBIO

Embreagem multidisco, 2 marchas + relações elétricas, tração dianteira

#### BATERIA

19 kWh (LFP)

#### AUTONOMIA

73 km (Inmetro)

#### CARREGAMENTO MÁX.

6,6 kW (AC)  
33 kW (DC)

#### DIREÇÃO

Elétrica progressiva

#### SUSPENSÃO

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

#### FREIOS

Discos ventilados

#### PNEUS

235/55 R19

#### DIMENSÕES

Compr.: 4,70 metros  
Largura: 1,89 m  
Altura: 1,73 m  
Entre-eixos: 2,74 m

#### TANQUE

55 litros

#### PORTA-MALAS

560 litros (VDA)

#### PESO

1.915 kg

# AINDA

**TOYOTA RAV4 SX 2026 | R\$ 349.290**

**SEXTA GERAÇÃO CHEGA AO BRASIL COM MOTORIZAÇÃO HÍBRIDA PLENA, PREÇOS MAIS ATRATIVOS E DUAS VERSÕES PARA DOBRAR VENDAS E RECUPERAR MERCADO CONTRA RIVAIS CHINESES**

 **Vitória Drehmer**



Dirigibilidade impecável; ótimos consumo, desempenho e espaço interno; lista de equipamentos recheada



Porta-malas está menor; preço não é tão competitivo; versão de entrada poderia ter mais itens de série

# ESTOU AQUI



**O** Toyota RAV4 é o SUV mais vendido no mundo, com mais de 20 milhões de unidades comercializadas em cerca de 180 países. No Brasil, a trajetória é um pouco diferente: o modelo até já fez algum sucesso, mas hoje se tornou coadjuvante no mercado, com menos de 3 mil unidades vendidas em 2025. Com a chegada da sexta geração, tenta se reestabelecer como uma alternativa aos SUVs híbridos chineses. E tem a ousada meta de dobrar o volume de vendas.

Para isso, a primeira aposta da Toyota está na tabela de preços. O novo RAV4 é vendido em duas versões. A de entrada, S, custa R\$ 317.190 — são R\$ 32 mil a menos que o preço de partida do modelo antecessor. Já a conhecida topo de linha, SX, segue comercializada por R\$ 349.290, mesmo com uma troca de geração. Outro trunfo é o visual, completamente alinhado à nova linguagem de design da marca. O estilo mais moderno e até um pouco futurista deixa clara a inspiração nos atuais Prius e Camry.

Por outro lado, quase todas as dimensões foram mantidas. O novo RAV4 continua com 4,60 metros de comprimento, 1,86 m de largura e 2,69 m de entre-eixos. Só a altura aumentou 1 cm, para 1,70 m, porque o vão livre em relação ao solo passou de 18 cm para 20,1 cm — diferença explicada, em partes, pelas inéditas rodas de liga leve de 20" (antes, eram 18"). Se o SUV ficou mais alto, o porta-malas teve o vo-



**Novo RAV4 usa a plataforma modular TNGA-K, mais sofisticada que a do Corolla**



lume reduzido dos ótimos 580 litros de outrora para 514 l na versão S, que tem estepe temporário, e 456 l na SX, equipada com estepe igual ao pneu rodante. E só a opção mais cara tem abertura

elétrica da tampa. Vale lembrar que o Honda CR-V leva 581 l no bagageiro e o GWM Haval H6, 560 l, mas ambos usam kit de reparo emergencial.

A compensação aparece na espaçosa segunda fileira, que transporta até passageiros mais altos com tranquilidade, proporcionando ótimo espaço para pernas, ombros e cabeça. Só quem vai no assento do meio pode se incomodar com o túnel central levemente mais elevado no assoalho, deixando a posição menos agradável em viagens longas. Por outro lado, há saídas de ar e duas entradas USB-C no banco traseiro, e a versão SX inclui aquecimento nas posições laterais.

A cabine foi totalmente reformulada e finalmente coloca o RAV4 no século 21. O acabamento da sexta geração evoluiu muito, com menos plásticos duros e materiais mais sofisticados. Os bancos, por exemplo, são de couro sintético com detalhes em alcantara, e o estofamento é digno de elogios. Para acompanhar a modernização, as telas digitais foram atualizadas. O painel de instrumentos agora é de 12,3" em todas as versões. Além de ser personalizável, espelha o mapa do Waze ou do Google Maps. Já a central multimídia cresceu e ficou bem melhor. Na versão SX, tem 12,9" e espelhamento sem fio para Apple CarPlay e Android Auto. O sistema é simples, porém intuitivo e rápido, e funciona sem travamento dos mapas. Para completar, a versão mais cara ainda traz head-up display colorido, projetando informações importantes no para-brisa.

A lista de itens de conforto do novo RAV4 SX é generosa: bancos dianteiros elétricos, com aqueci-



mento e ventilação, freio de estacionamento eletrônico, ar-condicionado digital de duas zonas, dois carregadores de celular por indução, teto solar panorâmico e câmera 360 graus. Esta é um dos destaques do SUV, com excelente resolução de imagem.

Sob o capô, o novo Toyota RAV4 surpreende ao usar a quinta geração do sistema híbrido pleno (HEV) da Toyota. Ou seja, nada de conjunto híbrido plug-in (PHEV), pelo menos por enquanto. A motorização é formada pelo motor 2.5 quatro-cilindros 16V aspirado a gasolina de ciclo Atkinson, com 186 cv e 22,5 kgfm, mais três motores elétricos. Dois são geradores e ajudam a carregar a bateria de 1,1 kWh. O terceiro forma tração integral. São 239 cv de potência combinada, o que deixa o novo RAV4 17 cv mais potente que o antecessor. É uma vantagem considerável em relação aos 207 cv do CR-V e quase a mesma potência do H6 HEV2 (243 cv). Como de praxe, a Toyota não divulga o torque combinado.

Ainda que a montadora não divulgue também o zero a 100 km/h oficial, esperamos uma aceleração melhor que a do CR-V, que pesa 1.819 kg e precisa de 8,5 segundos. Isso porque, além de mais forte, o RAV4 é mais leve: 1.770 kg. Ainda assim, não deve superar os 7,9 s do H6 HEV2.

De qualquer forma, o novo RAV4 surpreende muito positivamente ao volante. A suspensão passou por uma recalibração completa, com molas redesenhadas para reduzir atritos e melhorar o conforto e novos amortecedores para conter mais as inclinações laterais. Na prática, é o Toyota mais bem acertado que já dirigi. A velocidades mais altas, o SUV permanece estável e transmite muita segurança, inclusive em curvas fechadas. O modelo também estreia um sistema eletrônico de freios chamado

AHB-C, que usa um cilindro mestre com pressurização sob demanda para deixar as respostas mais rápidas e naturais. Junto disso, tanto o pedal do acelerador quanto o de freio têm a calibração certa, sem exageros. Esse combo entrega uma dirigibilidade difícil de ser encontrada nos concorrentes.

Quanto ao consumo, o novo RAV4 faz 15,3 km/l na cidade e 14,1 km/l na estrada (Inmetro), mas em meu teste, na estrada e com o ar ligado, registrei 20 km/l. No quesito segurança, o pacote também ficou mais robusto com o Toyota Safety 4.0: sete airbags, controle de cruzeiro adaptativo (ACC), alerta de ponto cego e assistentes de saída segura, permanência em faixa, frenagem autônoma de emergência e estacionamento. A primeira revisão custa apenas R\$ 559 e as demais, R\$ 1.109. São preços competitivos para o segmento. O problema é que, apesar dos avanços, o RAV4 continua pressionado. O SUV evoluiu muito e as vendas devem, de fato, crescer. Porém, convencer o consumidor brasileiro de que vale mais de R\$ 300 mil, ao passo que um H6 HEV2 custa quase R\$ 100 mil a menos, talvez seja a missão mais difícil dessa nova geração. O histórico de confiabilidade vai ter que trabalhar a favor. **A**



▼  
**RAV4 SX 2026**  
R\$ 349.290

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

Diant., transv., 4 cil. em linha, 2.5, injeção direta e indireta, gasolina + motores elétricos

### POTÊNCIA (COMB.)

239 cv

### TORQUE

22,5 kgfm (combustão)

### CÂMBIO

Automático, 1 marcha, tração integral

### ZERO A 100 KM/H

ND

### BATERIA

1,1 kWh (NMC)

### CONSUMO (INMETRO)

15,3 km/l (urbano)  
14,1 km/l (rodoviário) (G)

### DIREÇÃO

Elétrica progressiva

### SUSPENSÃO

Indep., McPherson (dianteira) e multilink (traseira)

### FREIOS

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

### PNEUS

235/50 R20

### DIMENSÕES

**Compr.:** 4,60 metros  
**Largura:** 1,86 m  
**Altura:** 1,70 m  
**Entre-eixos:** 2,69 m

### TANQUE

55 litros

### PORTA-MALAS

456 litros (VDA)

### PESO

1.770 kg



# FÔLEGO



**N**em parece, mas já se vão três anos desde o lançamento do BYD Dolphin no Brasil. O hatch não apenas mudou a lógica da venda de carros elétricos no país, tornando a compra desse tipo de veículo competitiva com preços “acessíveis”, a ponto de ser eleito Carro do Ano 2024, como ainda continua com fôlego considerável nas vendas, ficando atrás apenas do seu “irmão” menor, Dolphin Mini, como carro mais vendido do segmento. E, agora, a marca chinesa lança a versão Special Edition (SE) do Dolphin por R\$ 159.990, com novo visual, mais potente e mais bem equipado. Mas vale a pena?

Enquanto as versões GS e Plus do Dolphin mantêm o estilo conhecido, a Special Edition inaugura a linha 2027 com uma identidade renovada, que estreou na China no ano passado. Na dianteira, os faróis estão com um novo desenho, com maior integração com a grade, e passam a ser contornados pelo DRL de LED. O para-choque frontal, agora mais pronunciado e com novas entradas de ar, confere ao hatch uma postura mais robusta.

Na traseira, a sigla BYD substitui o extenso “Build Your Dreams”, assim como foi feito no Dolphin Mini, alinhando o modelo à nova linguagem global da mar-

# RENOVADO?

**BYD DOLPHIN SE | R\$ 159.990**

**POR R\$ 160 MIL, NOVA VERSÃO INTERMEDIÁRIA DO HATCH ELÉTRICO TRAZ VISUAL RENOVADO, MOTOR DO YUAN PRO E LISTA DE EQUIPAMENTOS RECHEADA**

 Jady Peroni |  Murilo Góes

ca. As lanternas ganharam novos grafismos e as rodas são de 17 polegadas.

O hatch ficou mais encorpado também pelo aumento de 15,5 centímetros no comprimento, totalizando 4,28 metros, o que aconteceu graças aos novos para-choques. As demais dimensões permanecem iguais, inclusive o entre-eixos de 2,70 m, o mesmo de um Toyota Corolla. E é por causa dele que, mesmo com a largura de 1,77 m, não falta espaço para as pernas no banco de trás. Outra vantagem é o assoalho plano, que propicia mais conforto aos ocupantes. Além disso, a fileira traseira oferece saída de ar e duas entradas USB (dos tipos A e C).

O dilema fica por conta do porta-malas. Assim como a versão de entrada, o Dolphin SE leva só 250 litros, já que traz de série um estepe temporário. Os 345 l da versão Plus serviriam muito melhor aos passageiros, ainda que a versão mais cara tenha à disposição apenas um kit de reparo emergencial. É o preço daquela pitada a mais de segurança em viagens longas, sacrificando parte do volume para bagagens.

#### **A DIREÇÃO DO BYD DOLPHIN SE**

Dito tudo isso, não tem jeito, o grande trunfo do BYD Dolphin SE está em seu “coração”. Isso porque a nova



**BYD Dolphin SE**  
tem ajustes  
elétricos no banco  
do motorista  
e painel de  
instrumentos maior

versão herdou o motor elétrico do SUV Yuan Pro, que rende 177 cv de potência e 29,6 kgfm de torque. Com isso, a diferença em relação à versão de entrada (95 cv) é brutal: são 82 cv a mais que transformam o Dolphin em um carro extremamente esperto, e mais do que suficientes para os 1.485 kg de peso em ordem de marcha do hatch elétrico.

De fato, a fórmula do Dolphin, assim como todo carro elétrico, é mais ideal para o uso no dia a dia. Porém, esse motor deixa o hatch ágil e com certeza vai trazer mais confiança em acelerações na estrada. Em nossos testes no Rota 127 Campo de Provas, o compacto foi de zero a 100 km/h em 7,8 segundos, apresentando melhores resultados em relação ao rival MG4 Urban — que **Autoesporte** já testou com exclusividade, e fez o zero a 100 km/h em 8,4 s com um motor de 163 cv.

E vou te contar: além de ser divertido na direção, o Dolphin é um carro confortável de guiar, graças ao conjunto de suspensão independente McPherson na dianteira e multilink na traseira. Ou seja, é mais refinado que a versão mais barata, GS, que tem eixo de torção. Deixam a desejar os amortecedores de curso mais curto, que fazem os passageiros sentirem as pancadas mais secas, ainda mais em cidades como São Paulo, com muitas lombadas e buracos. Ainda assim, a direção é responsiva. Senti também que os freios melhoraram nessa configuração, com uma resposta mais eficaz, sem ter o pedal tão alongado. Na nossa pista, para parar completamente vindo a 100 km/h, o hatch elétrico precisou de 40,2 m, algo esperado para um carro com o seu peso.

O modelo é equipado com uma bateria Blade de 45,1 kWh, capacidade pouco maior que a da versão

de entrada, de 44,5 kWh. Nós testamos na prática e o Dolphin SE alcançou consumo médio de 8,9 km/kWh na cidade. É uma média aceitável, já que, nessa condição, podemos projetar uma autonomia de 401 km no ciclo urbano. Bem melhor do que os meros 272 km homologados no Inmetro.

Em rodovia, no entanto, o consumo de energia sobe para 5,9 km/kWh, permitindo chegar a um total de apenas 266 km com uma carga. Então, com certeza, se você for pegar a estrada com o Dolphin SE, precisará planejar muito bem sua viagem. De toda forma, o modo de condução Normal é o mais recomendado, já que une um uso agradável com um consumo moderado. O Eco pode servir mais para melhorar a autonomia na hora de viajar.

Um ponto que pode fazer o consumidor pensar melhor, no entanto, é a garantia. Os clientes da BYD (ou quem está pensando em se tornar um) precisam ficar atentos às várias condições para manter a cobertura oferecida pela fabricante. Como todos os modelos da marca, o Dolphin tem garantia total de seis anos sem limite de quilometragem. As baterias possuem cobertura de oito anos. Contudo, há vários itens

do veículo com período de garantia menor. É preciso ficar atento ao manual.

#### A VIDA COM O BYD DOLPHIN SE 2027

Alinhada a essa questão do conforto também está a renovação da cabine do Dolphin SE 2027. O painel mudou bem e o seletor de marchas deu lugar a uma alavanca na coluna de direção, liberando espaço no console para um carregador de celular por indução mais bem posicionado e um porta-objetos maior.

Contudo, o que mais chamou minha atenção foram os bancos, que não são mais inteiriços e oferecem um ajuste de cabeça independente, algo que, em minha opinião, facilita muito na hora de se acomodar. Os assentos, com ajuste elétrico, são confortáveis, e o acabamento como um todo da cabine tem um padrão elevado, como já é de praxe em carros chineses.

Essa reformulação faz com que o Dolphin tenha menos botões no interior, algo que acredito incomodar grande parte dos consumidores, já que até para desligar o farol ou alterar o modo de condução é necessário mexer na central multimídia de 12,8". Ela, por sinal, perdeu a polêmica função giratória. Em contra-

Dolphin SE traz o sistema God's Eyes, que inclui 12 câmeras e cinco radares





partida, o painel de instrumentos digital, que era de 5", passa a ter 8,8" na versão SE, facilitando bastante a visualização para o motorista.

Por fim, mas não menos importante, o BYD Dolphin SE é equipado com basicamente o mesmo pacote de segurança da versão topo de linha, a Plus. Assim, traz seis airbags e pacote Adas nível 2, com controle de cruzeiro adaptativo (ACC), assistente de permanência em faixa, frenagem automática de emergência e alerta de ponto cego – que, além da luz de aviso por sensor, projeta a imagem de uma câmera lateral na tela multimídia assim que a seta é acionada, para ajudar na visualização.

### CONCLUSÃO

Em resumo, a nova versão Special Edition do BYD Dolphin traz uma boa mescla entre as outras duas opções do portfólio, ainda que o salto de potência continue grande: 95 cv (GS), 177 cv (SE) e 204 cv (Plus). Foi um bom movimento estratégico, visto que há diversos outros modelos elétricos chegando em peso ao Brasil, como o Geely EX2, que já está crescendo nas vendas, e os novos MG4 Urban e GAC Aion UT – este último estreando ainda neste mês de maio.

Fico apenas pensando que, por uma diferença de R\$ 10 mil, é muito provável que o BYD Dolphin SE se torne, em breve, a opção de entrada do hatch elétrico, já que vem mais equipado e potente do que a versão GS, além de ter o visual repaginado e um interior mais bem resolvido. E a tendência é que as novidades dessa versão sejam aplicadas também na opção de topo, a Plus. Seja como for, o plano da BYD está claro para tentar se manter no topo por mais tempo. ▲



A garantia da BYD tem pegadinhas; são 6 anos para o carro e 8 para a bateria



# FICHA TÉCNICA

## BYD DOLPHIN SE

PREÇO  
**R\$ 159.990**

### NÚMEROS



#### ACELERAÇÃO

0 - 40 km/h: **2,3 s**  
0 - 80 km/h: **5,3 s**  
0 - 100 km/h: **7,8 s**  
0 - 120 km/h: **11,2 s**  
0 - 400 m: **15,8 s**  
0 - 1.000 m: **29,4 s**  
Veloc. a 1.000 m: **166,7 km/h**  
Vel. real a 100 km/h: **98 km/h**

#### RETOMADA

40 - 80 km/h (Drive): **3 s**  
60 - 100 km/h (D): **4,2 s**  
80 - 120 km/h (D): **5,7 s**

#### FRENAGEM

100 - 0 km/h: **40,2 m**  
80 - 0 km/h: **25 m**  
60 - 0 km/h: **14,2 m**

#### CONSUMO

Urbano: **8,9 km/kWh**  
Rodoviário: **5,9 km/kWh**  
Média: **7,4 km/kWh**  
Autonomia urbana: **401 km**

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

Diant., elétrico, síncrono, ímãs permanentes

#### POTÊNCIA

177 cv

#### TORQUE

29,6 kgfm

#### CÂMBIO

Automático, 1 marcha, tração dianteira

#### BATERIA

45,1 kWh

#### CARREGAMENTO MAX.

6,6 kW (AC) e 80 kW (DC)

#### DIREÇÃO

Elétrica

#### SUSPENSÃO

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

#### FREIOS

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

#### PNEUS

205/50 R17

#### PORTA-MALAS

250 litros

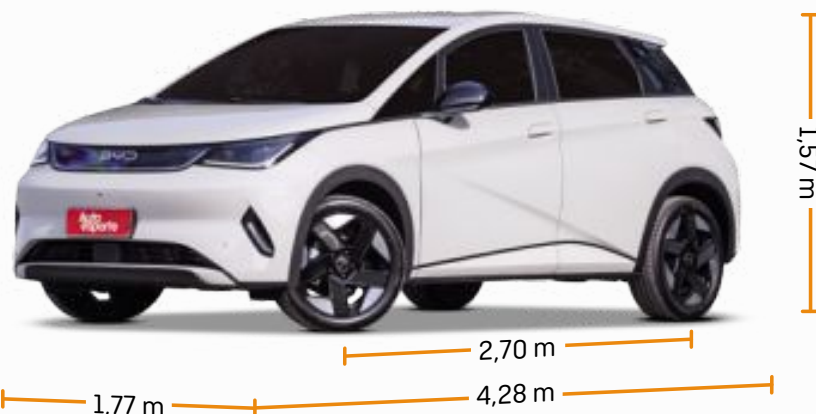
#### PESO

1.485 kg

### O QUE MAIS IMPORTA

#### O CARRO

- O BYD Dolphin SE agora é a versão intermediária e com novo visual
- Hatch ficou 15,5 centímetros mais comprido que as outras duas versões
- Espaço interno é generoso graças ao entre-eixos de 2,70 metros, igualando-se até a sedãs médios



### CURIOSIDADES

- A SE é a única versão do Dolphin a receber o facelift
- Hatch é equipado com o mesmo motor do SUV Yuan Pro
- A manopla de câmbio foi parar na coluna de direção
- As revisões da BYD devem ser feitas a cada 20 mil km. As cinco primeiras totalizam R\$ 4.128

### MULTIMÍDIA



**12,8 polegadas**



**Sensível ao toque**

Na nova versão, a tela deixou de ser giratória, para tristeza de quem gostava de mostrar a função ao vizinho; demais recursos foram mantidos e o sistema é intuitivo e muito fácil de mexer.

### NOVIDADES



- Na dianteira, os faróis foram remodelados, são contornados pelo DRL de LED e passam a ter maior integração com a grade. O visual ficou mais harmônico!



- Na traseira, as lanternas ganham novos grafismos e a sigla BYD substitui o extenso Build Your Dreams, assim como foi feito no Dolphin Mini

### GASTOS

#### MANUTENÇÃO

##### REVISÕES

20 mil km: **R\$ 393**  
40 mil km: **R\$ 1.292**  
60 mil km: **R\$ 393**

##### GARANTIA

**Veículo:** 6 anos e 2 anos ou 100 mil km (uso comercial)  
**Motor elétrico e bateria:** 8 anos  
**Agregado:** 3 meses a 3 anos

### COMO ANDA?



Zero a 100 km/h

**7,8 segundos**

Em nossa pista de testes, Dolphin SE fez melhor tempo de aceleração em comparação com o MG4 Urban, que foi a 100 km/h em 8,4 s

### PONTOS



Desempenho, equipamentos de segurança, acabamento, autonomia urbana e espaço interno



Garantia que exclui vários itens do período de seis anos, autonomia na estrada e porta-malas

# Sabor



**A**rroz com feijão, a base da dieta brasileira, é uma combinação que dá certo desde meados do século 18. Embora outros sabores tenham chegado como fruto da globalização, o brasileiro se acostumou com essa receita — e, se deu certo, para que mudar? É nisso que o Volkswagen Tiguan R-Line 2027 aposta nesse retorno ao país, agora em sua terceira geração, ao custo de R\$ 299.990.

É um patamar próximo ao de concorrentes como GWM Haval H6 PHEV34 (R\$ 288 mil), BYD Song Plus Premium (R\$ 299.800) e Caoa Chery Tiggo 8 PHEV (R\$ 269.990). Só que, enquanto estes têm o tempero oriental da eletrificação e são oferecidos com conjuntos hí-

bridos plug-in (PHEV), o Volkswagen até esboçou vir para o Brasil já eletrificado, mas ainda não cumpriu esse objetivo. Mas quem disse que arroz com feijão precisa ser básico? O novo Tiguan R-Line mostra que, para disputar em alto nível com uma proposta simples, não pode dar-se ao luxo de errar a receita.

A começar pelo novo visual, o mais agressivo que o Tiguan já teve em seus quase 20 anos de história: os faróis de LED são interligados por uma grade luminosa, assim como as lanternas traseiras, que receberam um filete. Nos dois casos, o logotipo da Volkswagen acende — branco na região frontal e vermelho na parte traseira. As rodas, que calçam pneus 255/45 R19, incorporam o desenho de uma “estrela ninja”, mesclando acabamento preto e aço escovado. Com as mudanças, o Tiguan, que sempre foi um carro chamativo,

**VOLKSWAGEN TIGUAN R-LINE | R\$ 299.990**

**NOVA GERAÇÃO DO SUV CUSTA R\$ 299.990 E  
APOSTA EM MOTOR 2.0 DE 272 CV DE ORIGEM AUDI,  
SEM ELETRIFICAÇÃO, E TRAÇÃO INTEGRAL  
CONTRA BYD SONG PLUS E GWM HAVAL H6**

 Cauê Lira

# familiar

tem tudo para atrair ainda mais atenção. O jogo de luzes ficou muito bonito, especialmente durante a noite, quando os LEDs compõem um visual muito interessante. Aos que diziam que a Volkswagen andava careta no design, eis uma resposta assertiva.

Em comparação com a geração anterior, o Volkswagen Tiguan 2027 tem as seguintes dimensões: 4,70 metros de comprimento (- 3 cm), 1,87 m de largura (+ 3 cm), 1,69 m de altura (+ 3 cm) e os mesmos 2,79 m de distância entre-eixos. Com 1,85 m de altura, me acomodei bem no banco traseiro, mantendo cerca de um palmo entre meus joelhos e o assento frontal. Mas há dois poréns... O primeiro é que, em razão da tração integral, o túnel central é intrusivo e alto, roubando espaço que poderia ser aproveitado para os passageiros acomodarem os pés. Nesse aspecto, os híbridos BYD Song Plus e GWM Haval H6 têm o assoalho totalmente plano, o que melhora a sensação de amplitude. O segundo é que, na nova geração, o Tiguan volta a ser um SUV de cinco lugares, deixando de oferecer opções para sete ocupantes.

Outro ponto que poderia ser melhor é o espaço do porta-malas, com modestos 423 litros. Ao abrir o compartimento — que tem tampa elétrica — nota-se que a Volkswagen precisou instalar uma caixa que forma um

alçapão para o estepe temporário, o que diminuiu a capacidade de carga. No BYD Song Plus, são 574 l. No H6, 560 l. Por outro lado, os dois chineses trazem kit de reparo emergencial no lugar do estepe. Ai vai depender do gosto e da preferência do freguês...

Já a parte frontal da cabine faz os olhos brilharem. O Tiguan traz o tempero alemão da Audi para condimentar sua montagem, mesclando borracha, couro sintético de excelente qualidade (preto e marrom), costuras aparentes e até madeira. A textura lembra um piso laminado, pois é possível sentir as fibras.

Quanto ao nível de tecnologia, a evolução é digna de espantar até os donos de carros híbridos e elétricos chineses. A começar pela central multimídia de 15", que tem excelente resolução e um layout intuitivo, com pareamento sem fio para Android Auto e Apple CarPlay.

Na pegada chinesa, o Tiguan incorporou pela primeira vez os comandos do ar-condicionado à tela principal. Mas calma, os ajustes são fixados em uma base no pé da central. Também é possível acompanhar informações do computador de bordo e até acionar a ventilação e os massageadores dos bancos frontais (parece que há um gato "amassando pão" nas suas costas). O sistema só peca por não reproduzir uma visão em 360 graus do veículo.





O console traz um pequeno botão giratório com uma tela digital, algo que nenhum SUV chinês oferece



Para desobstruir o console central (onde há porta-copos, freio de estacionamento eletrônico e um botão giratório para controlar o volume do som), a Volkswagen posicionou a alavanca de câmbio na coluna de direção, solução que tem se tornado cada vez mais comum. Estive ao volante do novo Volkswagen Tiguan R-Line 2027 por 200 km, num bate-volta entre São Paulo e Atibaia, no interior do estado, para conhecer o motor 2.0 turbo de quatro cilindros a gasolina, com injeção direta, capaz de desenvolver 272 cv de potência e 35,7 kgfm de torque. Se os números parecem familiares, é porque esse conjunto também equipa o Audi A5 lançado no ano passado.

Já o novo câmbio automático de oito marchas substitui a antiga caixa DSG de dupla embreagem – e

uma surpresa na linha 2027 é a adoção da tração integral. No pouco que conduzi na cidade, fiquei surpreso com o isolamento acústico. O motor aparenta estar desligado, de tão suave que é o funcionamento. Já a suspensão, que traz um ajuste com pouco curso, mas ainda maleável, é competente e impede que a carroceria chacoalhe muito nas ruas menos conservadas.

Testamos o Tiguan no Rota 127 Campo de Provas. Lá, o SUV levou 7,3 segundos para ir de zero a 100 km/h, superando o resultado de fábrica em 1 s. Mais do que isso, também suplantou o GWM Haval H6 PHEV19, que tem 326 cv e cumpriu a tarefa em 7,8 s.

O pacote Adas de segurança ativa funciona melhor que o de boa parte dos SUVs chineses, pois o Tiguan não emite alertas desnecessários nem dá sus-



O Tiguan tem estepe, diferentemente dos chineses, mas isso compromete o espaço no porta-malas

tos no motorista. Controle de cruzeiro adaptativo (ACC), sensores de ponto cego, frenagem autônoma emergencial e assistente de permanência em faixa são itens que marcam presença.

Embora o câmbio seja por conversor de torque e não de dupla embreagem, sua reatividade garante retomadas e ultrapassagens com segurança. O SUV precisou de míseros 3,6 s para retomar de 60 km/h a 100 km/h no teste em pista. Como comparação, o H6 PHEV19 com conjunto híbrido plug-in cumpriu essa prova em 3,3 s. Em relação ao consumo, o Inmetro declara 8,9 km/l na cidade e 12,1 km/l na estrada com gasolina, mas chegamos a resultados muito melhores em nossos testes: 9,1 km/l na cidade e excelentes 15,2 km/l na estrada com o ar ligado. Claro que o número em ciclo urbano passa longe de um SUV híbrido plug-in e se mostra uma das maiores limitações do novato. Contudo, o consumo do Tiguan na estrada foi melhor que os 14,7 km/l que extraímos com o H6 PHEV19 e que os 12,1 km/l do Song Plus, mostrando que, apesar de não ser eletrificado, o SUV da Volkswagen é mais econômico em viagens longas. Ou seja, em ambiente rodoviário, quando o motor elétrico é menos acionado, não ter 500 kg de bateria acrescentados ao peso é um benefício.

Quanto à frenagem, o Tiguan revelou outra vantagem contra o Haval H6, ao percorrer 26,8 m até parar por completo, vindo a 80 km/h. Já o SUV chinês precisou de uma distância maior, de 30,7 m, até frear. Novamente, a ausência de um conjunto elétrico acrescentando peso fez diferença. Também notei como o Volkswagen está confortável, o que já era uma característica da geração anterior: o banco dianteiro oferece boa sustentação para o corpo, além de massagem, e o volante tem ótima empunhadura. O Tiguan ainda é mais gostoso de guiar do que qualquer SUV chinês.

Por R\$ 299.990, o Volkswagen Tiguan R-Line me convenceu. Ok, a falta de um conjunto híbrido plug-in torna-o muito menos atraente em termos de consumo e até autonomia elétrica para uso urbano, o que mais conquista em um SUV chinês hoje. Ainda assim, a impressão geral da cabine (acabamento, montagem e equipamentos) é muito boa. Destaque para a excelente central multimídia, que funciona como um smartphone de última geração. Desempenho é outro ponto fortíssimo.

O novo Volkswagen Tiguan 2027 mostra que a receita básica, quando bem-feita, dá certo, mas a verdade é que o portfólio só estará completo quando uma versão híbrida plug-in for lançada no Brasil, como ocorre com o Tayron europeu. Em sua configuração eHybrid, o SUV do Velho Continente tem uma bateria de 19,7 kWh e pode rodar até 95 km em modo elétrico. Seria a carta da final da Volkswagen contra BYD e GWM. **A**

# FICHA TÉCNICA

## Volkswagen TIGUAN R-LINE

PREÇO  
**R\$ 299.990**

### NÚMEROS



#### ACELERAÇÃO

0 - 40 km/h **2,1 s**  
0 - 80 km/h **5,1 s**  
0 - 100 km/h **7,3 s**  
0 - 120 km/h **9,6 s**  
0 - 400 m: **15,1 s**  
0 - 1.000 m: **26,9 s**  
Veloc. a 1.000 m: **200 km/h**  
Vel. real a 100 km/h: **97 km/h**

#### RETOMADA

40 - 80 km/h (Drive): **2,9 s**  
60 - 100 km/h (D): **3,6 s**  
80 - 120 km/h (D): **4,4 s**

#### FRENAGEM

100 - 0 km/h: **41,9 m**  
80 - 0 km/h: **26,8 m**  
60 - 0 km/h: **14,5 m**

#### CONSUMO (AE)

Urbano: **9,1 km/l**  
Rodoviário: **15,2 km/l**  
Média: **12,1 km/l**  
Aut. em estrada: **892 km/l**

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

Diant., transv., 4 cil. em linha, 2.0  
16V, injeção direta, turbo, gasolina

#### POTÊNCIA

272 cv a 5.500 rpm

#### TORQUE

35,7 kgfm a 1.900 rpm

#### CÂMBIO

Automático, 8 marchas,  
tração integral

#### DIREÇÃO

Elétrica

#### SUSPENSÃO

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

#### FREIOS

Discos ventilados

#### PNEUS E RODAS

255/45 R19

#### TANQUE

59 litros

#### PORTA-MALAS

423 litros

#### PESO

1.820 kg

#### GARANTIA

**Veículo:** 3 anos (sem limite de  
quilometragem)

#### CONSUMO

(média urbana de 30 km diários  
percorridos)

Gasolina: **R\$ 8.001**

### O QUE MAIS IMPORTA

#### O CARRO

- É a terceira geração do Tiguan. O SUV nasceu em 2008 e trocou de plataforma em 2017.
- Mirando outros clientes, a Volkswagen parou de vender a versão de sete lugares
- O motor é o mesmo do Audi A5



### CURIOSIDADES

- Tiguan 2027 estreia a plataforma MQB Evo no Brasil
- Vem importado do México e tem benefícios fiscais
- Está apenas R\$ 21 mil mais caro em comparação com o modelo antigo, de 186 cv
- Seu design inspirou o Volkswagen Tera, lançado no ano passado

### MULTIMÍDIA



**15 polegadas**



**Sensível ao toque**

A central multimídia do novo Tiguan é completa e intuitiva. Embora não ofereça câmera em 360° para ajudar a manobrar, destaca-se pela boa usabilidade, rapidez de funcionamento e qualidade dos gráficos

### NOVIDADES



- A alavanca de câmbio saiu do console e foi parar na coluna de direção. Seria uma "inspiração chinesa" do novo Tiguan?



- Teto panorâmico, bancos com massageadores e acabamento de madeira são itens de série na linha 2027

### COMO ANDA?



Zero a 100 km/h

**7,3 segundos**

Tiguan é o primeiro Volkswagen do Brasil a usar a quinta geração do motor EA888, o mesmo presente nos Audi A5 e Q5; SUV também volta a oferecer tração integral

### PONTOS



Desempenho e dirigibilidade; tecnologias; acabamento; consumo na estrada; estepe



Porta-malas; espaço para os pés na fileira traseira; consumo urbano; ausência de uma versão híbrida

# Modelo EXPORTAÇÃO

**JAECOO 5 EV | 33,9 MIL EUROS**

**CRIADO PARA MERCADOS FORA DA CHINA, JAECOO 5 PARECE UM RANGE ROVER DE BAIXO CUSTO, MAS ENTREGA ÓTIMO ACABAMENTO E DESEMPENHO SURPREENDENTE**

 Joaquim Oliveira

**F**oi-se o tempo em que todos os carros chineses pareciam cópias de rivais aspiracionais da Europa e dos Estados Unidos. É bem verdade que, atualmente, muitos deles são similares entre si, sendo difícil até diferenciar as marcas. Como toda regra tem sua exceção, o Jaecoo 5 ainda carrega reminiscências de um passado não muito distante. Durante o período que passei com o novo SUV compacto, nem sei quantas vezes ouvi o comentário de que o modelo parecia um “Range Rover dos pobres”.

Mas há um desequilíbrio estético que não é presente nos SUVs britânicos de luxo. A versão híbrida plug-in carrega uma gigantesca e desproporcional grade frontal. Ao menos a versão elétrica testada atenua o exagero com uma

peça plástica no lugar da grade, já que tem menor necessidade de arrefecimento do sistema de propulsão elétrica. De todo modo, desde meados de 2025, Jaecoo 5 e Range Rover dividem ruas europeias. O mesmo vai acontecer no Brasil nos próximos meses. Mas não na China. Vale lembrar que a Jaecoo foi criada pela Chery exclusivamente para os mercados de exportação. Logo, concorre obviamente com outros chineses, como o BYD Yuan Pro, mas também com uma legião de rivais europeus, como Jeep Avenger, Hyundai Kona e Peugeot e-2008.



Para tentar desbancar tantos competidores, o Jaecoo 5 aposta no desempenho. O motor elétrico dianteiro de 211 cv e 29,4 kgfm de torque leva o SUV a 100 km/h em 7,7 segundos. Fora isso, a bateria de 60,9 kWh de íons de lítio (LFP) é capaz de entregar bons 402 km de autonomia. O alcance é o mesmo de um Peugeot e-2008, que tem baterias menores e desempenho pior. Em relação ao Yuan Pro (chamado de Atto 2 na Europa), os dois chineses andam de forma semelhante, mas a carga do BYD termina antes, com alcance limitado a 312 km.

Claramente o Jaecoo 5 aposta em equilíbrio entre desempenho e autonomia. Um bom atributo é

a velocidade de carregamento da bateria, que pode ser feito em corrente contínua (DC) a até 130 kW (30% a 80% em 28 minutos). E ainda possui função V2L, que permite alimentar dispositivos externos como um secador de cabelo ou uma bicicleta elétrica por meio de um adaptador que se liga à porta de carregamento. Já em corrente alternada (AC), a potência não se destaca tanto: é de 11 kW, igual ao que a maioria dos rivais oferece.

Se por fora falta personalidade — a Range Rover não é má referência estética, mas há uma proximidade excessiva —, por dentro não devemos esperar algo diferente, nesses tempos em que quase



Cabine lembra a de vários outros carros chineses: telas grandes e poucos botões





todos os carros chineses apresentam duas telas e se parecem demasiado — a tal ponto que seria difícil saber de que montadora se trata se o emblema fosse coberto (mesmo com o logotipo à mostra, muitas vezes não é fácil...). Atrás do volante temos, então, um quadro de instrumentos digital de 8,8 polegadas e uma tela vertical de 13,2 polegadas que serve ao sistema multimídia, nos dois casos com uma interessante qualidade gráfica, mas com letras e alguns números pequenos e próximos uns dos outros, o que pode dificultar a visualização. A instrumentação não tem também muitas opções de personalização, sendo apenas possível alternar entre os menus que aparecem no lado direito (computador de bordo, pressão dos pneus, instruções de navegação e reprodução de áudio).

A extensão de preto brilhante no painel e console é considerável, e sabemos como esse acabamento convida à gravação de impressões digitais, sujando-se facilmente. Mas, em compensação, predominam os revestimentos com toque suave e de boa qualidade em toda a parte superior do painel. O encaixe e o acabamento das peças são precisos e a montagem é sólida. A qualidade percebida é também favorecida pelos acabamentos na fixação do retrovisor interior e por vidros duplos nas portas dianteiras, mas não há revestimento de borracha nem nas bolsas das portas nem no porta-luvas (que, no entanto, tem descida sustentada da porta quando a abrimos).

Com o acabamento Exclusive, o que testamos, o estofamento é de couro sintético. Os bancos dianteiros agradam em termos de conforto, tamanho do assento e suporte lateral. Contam com os ajustes básicos (embora não tenham apoio lombar) e uma função de aquecimento e ventilação ajustável em três níveis. A coluna de direção tem ajustes de altura e de profundidade, e o volante também é aquecido. A tela central concentra praticamente todos os sistemas: climatização, regeneração por frenagem, assistência ao condutor etc. Há conectividade Android Auto e Apple CarPlay sem fios e esses menus são apresentados em tela cheia, o que é muito conveniente para visualizar as instruções de navegação e abrir aplicativos. A qualidade de imagem das câmeras exteriores merece ser elogiada.

No console central, uma bandeja dividida ao meio possui um carregador por indução à esquerda. E um enorme teto panorâmico (também com vidro duplo), o qual conta com uma persiana elétrica que pode ser fechada ou aberta por completo, enche a cabine de luz e favorece a visão do exterior. E a ampla superfície envidraçada contribui também para a boa visibilidade.

Com 4,38 metros de comprimento, o Jaecoo 5 fica próximo a modelos como Nissan Kicks e Honda HR-V. Mas o entre-eixos de 2,62 m o coloca abaixo da média dos SUVs compactos. Ainda assim, a segunda fileira oferece bastante espaço, especialmente se for ocupada por dois



Quadro de instrumentos de 8,8 polegadas tem boa resolução, mas caracteres são pequenos



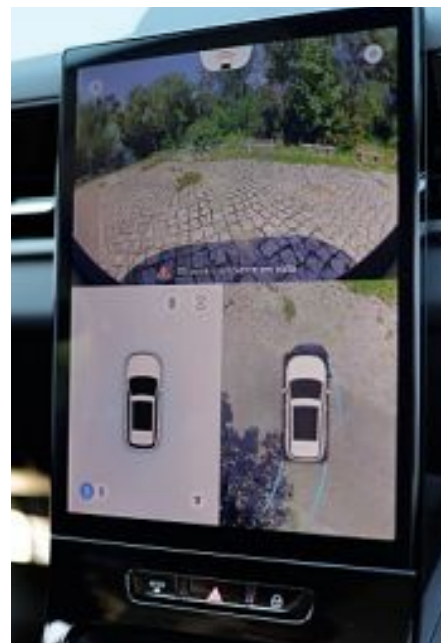
passageiros de até 1,90 m de altura. E mesmo três pessoas podem se instalar, desde que aquela que se sentar no meio ocupe pouco espaço e também porque o piso é plano e livre de outra intrusão. Há saída de ventilação direta, mas não é possível ajustar nem a intensidade do fluxo de ar, nem a temperatura (nesse caso, algo esperado em carros dessa categoria). Além disso, os passageiros dessa fila dispõem das comodidades normais, como porta USB, apoio de braço central e bolsas nos encostos dos bancos dianteiros.

O porta-malas de 480 litros é um dos pontos fortes do Jaecoo 5 em comparação com os de seus concorrentes, geralmente na casa de 430 l. Melhor ainda é o compartimento extra sob o capô que acomoda outros 35 l. Voltando ao bagageiro traseiro, o assoalho pode ser ajustado em duas alturas. Quando posicionado mais alto, cria um vão de carga totalmente plano quando os encostos dos bancos traseiros são rebatidos. Na posição mais baixa, ganham-se preciosos centímetros para transportar objetos de tamanho maior.

Uma vez dirigindo, notamos que a suspensão do Jaecoo 5 não é especialmente confortável quando passamos sobre buracos, lombadas ou outros tipos de irregularidades da estrada. É certo que a suspensão traseira independente funciona bem, mas existe certa firmeza que tem a vantagem de promover a estabilidade em curva. Talvez rodas menores do que essas de 18" fossem uma escolha melhor, mesmo prejudicando o efeito estético final.

O pedal do freio tem tato esponjoso na fase inicial do seu curso, mas quando nos habituamos melho-

Porta-malas de 480 litros e câmeras 360° se destacam em relação aos dos rivais



ra, sendo razoavelmente linear. Existem três níveis de regeneração de energia pela desaceleração, ajustáveis na tela central, é claro: Baixo, Médio e Alto, com diferenças bastante perceptíveis na condução. Depois, também na tela central, podemos ajustar outras definições que têm a ver com a frenagem – porém, não só a tradução do chinês para o português é muito ruim (“controlo do passo do freio”???) como também não se nota qualquer diferença na atuação dos freios (com discos ventilados nas rodas dianteiras e sólidos nas traseiras).

A direção é típica de carro elétrico chinês, sintética e pouco comunicativa, mas há algumas bem piores, principalmente porque são ridiculamente leves. Essa é aceitável no que se refere ao peso e pode ter uma pequena variação conforme os modos de condução (que, felizmente, são ajustados por botão físico na parte baixa do console central). Além disso, é até bastante direta, com apenas 2,75 voltas do volante de batente a batente. Falando nos modos de condução, são Eco, Normal e Sport, e fazem variar a resposta do acelerador para reações ligeiramente mais enérgicas de Eco para Normal e de Normal para Sport. Seja como for, as acelerações são sempre bastante rápidas e as performances, em geral, mais do que suficientes para um SUV de família (os 7,7 s de zero a 100 km/h e os 175 km/h de velocidade máxima corroboram essa ideia).

Em piso seco, não sentimos problemas de perda de aderência das rodas dianteiras a não ser provocando bastante para que isso acontecesse, mas com a estrada molhada é normal as rodas deslizarem com muita facilidade, sendo recomendável dosar com cuidado o pedal da direita ou selecionar o modo Eco. O consumo do Jaecoo 5 ficou pouco acima do que a fabricante chinesa indica: 5,6 kWh/km, e não 6,3 kWh/km, o que significa que é mais realista esperar uma autonomia na casa dos 350 km, em vez dos 402 km prometidos.

Na Europa, o preço do Jaecoo 5 é bastante competitivo, começando em 33,9 mil euros, ligeiramente acima de Jeep Avenger e Peugeot e-2008, bem menos potentes e mais simples. Para o Brasil, o lançamento vai acontecer nos próximos meses, com estratégia um pouco diferente, trocando a versão elétrica por configurações híbridas dos tipos pleno e plug-in. O objetivo é disputar com SUVs compactos a combustão na faixa de R\$ 160 mil a R\$ 200 mil. Para isso, será essencial a produção local, prevista para ser iniciada em alguns meses na fábrica que hoje pertence à Jaguar Land Rover, em Itatiaia (RJ). E não é que chineses e britânicos se encontraram novamente? 🐼

▼  
**JAECOO 5 PURE**  
33.900 EUROS

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

Diant., elétrico, síncrono, ímãs permanentes

### POTÊNCIA

211 cv

### TORQUE

29,4 kgfm

### CÂMBIO

Automático, 1 marcha, tração dianteira

### ZERO A 100 KM/H

7,7 segundos

### BATERIA

60,9 kWh (LFP)

### AUTONOMIA

402 km (WLTP combinado)

### CARREGAMENTO MÁX.

11 kW (AC)  
130 kW (DC)

### CONSUMO

6,3 kWh/km (comb.)

### DIREÇÃO

Elétrica

### SUSPENSÃO

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

### FREIOS

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

### PNEUS

235/55 R18

### DIMENSÕES

**Compr.:** 4,38 metros  
**Largura:** 1,86 m  
**Altura:** 1,65 m  
**Entre-eixos:** 2,62 m

### PORTA-MALAS

480 litros (fabricante)

### PESO

1.785 kg



Porta-malas grande, bom acabamento, desempenho acima da média do segmento



Velocidade de recarga em aparelhos de corrente alternada e direção pouco responsiva



RENAULT KOLEOS ESPRIT ALPINE FULL E-TECH | R\$ 289.990

# PAGADOR DE PROMESSAS

SUV MÉDIO,  
QUASE GRANDE,  
CHEGA PARA  
DESAFIAR RIVAIS  
CHINESES E A  
NOVA GERAÇÃO  
DO VOLKSWAGEN  
TIGUAN

 André Paixão



**P**romessa de entrar na academia, promessa de político, promessa religiosa. Que atire a primeira pedra quem nunca se comprometeu a fazer algo. Até as fabricantes prometem X novos carros em Y anos. No caso da Renault, promessa antiga era lançar o Koleos no Brasil. O SUV até foi flagrado em 2017. Levou quase uma década, mas essa promessa finalmente foi cumprida e ele chega por R\$ 289.990.

O Koleos que já está nas lojas é da geração seguinte àquela que foi trazida para o Brasil, nunca foi lançada e acabou se tornando o carro dos executivos da marca. O atual presidente da Renault Geely do Brasil, Ariel Montenegro, deve estar empolgado por trocar o antigo SUV. Mais feliz ainda porque o Koleos 2026 é híbrido, muito bem acabado e lindíssimo. Mas vamos por partes. Ao lançar o Koleos, a Renault não só traz um novo modelo como também coloca o pezinho na eletrificação. O SUV médio, quase grande, é o primeiro carro híbrido da marca por aqui. O conjunto é do tipo pleno (HEV), sem recarga externa. O preço é similar ao de um GWM Haval H6 PHEV35, que custa R\$ 288 mil.

O Koleos é fruto da parceria entre Renault e Geely, exatamente como no Brasil, mas oriundo da Coreia do Sul. Lá, os franceses usaram a base do Geely Monjaro, incluindo arquitetura eletrônica, conjunto mecânico e algumas

peças do interior, e criaram um SUV totalmente novo. O estilo é totalmente francês: elegante, cheio de vincos e com uma grade frontal cujo acabamento mescla plástico preto brilhante e azul em forma de diamantes. A cor azul está presente porque a versão escolhida é a Esprit Alpine, que remete à histórica marca de esportivos.

O conjunto mecânico também foi trazido do Monjaro. O motor 1.5 turbo a gasolina entrega 144 cv e 23,5 kgfm. A ele se aliam outros dois motores elétricos. Um fica na saída do câmbio DHT, de três marchas fixas, e é responsável por preencher as demais relações, além de atuar como alternador. Entrega 136 cv e 32,6 kgfm. O segundo trabalha como gerador. A potência combinada é de 245 cv; o torque máximo não foi divulgado. Segundo a Renault, o grandalhão de 1.804 kg vai de zero a 100 km/h em 8,3 segundos, marca mais do que respeitável para um carro com vocação familiar, mesmo com o apelo visual da Alpine. Particularmente, não acho que a esportividade sugerida combine com um carro híbrido de 245 cv.

Só que aquela promessa de baixíssimo consumo não foi cumprida. Em nossos testes, sempre com o ar-condicionado ligado, marcamos 13,7 km/l na cidade. Ao contrário de 99% dos híbridos, mais econômicos no ciclo urbano, o Koleos gastou menos na estrada, cravando 14,4 km/l.

A impressão de que o SUV poderia ser mais econômico na cidade é reforçada pela promessa (novamente ela) de que 75% dos trajetos urbanos podem ser feitos em modo elétrico. Na prática, não foi isso que aconteceu. Mesmo no modo Eco, o motor 1.5 foi requisitado com frequência. Já que mencionei os mapas de condução, há cinco deles. Comfort, Sport, Neve e IA são os outros. Aproveito o modo Sport para explicar que, nesse cenário, como esperado, o propulsor a gasolina é acionado com mais frequência, tornando a entrega total de potência mais usual. O pedal do acelerador fica mais sensível e a direção, mais firme. Um ponto que chamou minha atenção foi o capricho da Renault com o isolamento acústico. A manta na estrutura do capô e os vidros dianteiros duplos são raros em veículos híbridos ou de marcas generalistas, seja pelo custo extra, seja pela possibilidade de uso do silencioso motor elétrico. Nem mesmo o ruído dos pneus é perceptível rodando com o Koleos em velocidades de cruzeiro.

De forma geral, o rodar é bastante agradável, exatamente em virtude das diversas opções de ajustes de acelerador, direção e entrega de potência e torque. A suspensão cumpre exatamente sua função: garantir o conforto de todos a bordo. E se o consumo não é o ponto forte do SUV, a Renault entregou tudo que podia em equipamentos e qualidade do acabamento.



Versão Esprit Alpine inclui costuras de cor azul na cabine, que tem acabamento primoroso





Quer muitas telas e um nível de luxo que ultimamente não é visto nem em carros da BMW? Promessa é dívida, e tudo isso está presente no Koleos. As alavancas atrás do volante vieram diretamente de carros da Volvo, lembrando que a fabricante sueca também faz parte do grupo Geely. A plataforma CMA, inclusive, é a mesma de EX40 e XC40. Esses não são os únicos elementos emprestados. O conjunto de três telas de 12,3 polegadas cada vem do Monjaro, assim como o volante. Alguns botões trazem a tipografia da marca chinesa.

A mistura tira um pouco da identidade do Koleos, mas não reduz a excelente qualidade dos materiais, que incluem Alcantara e superfícies emborrachadas em quase todos os lugares onde há toque com o corpo dos ocupantes. Em relação aos equipamentos, te desafio a encontrar um pacote tão completo. O ar-condicionado é de três zonas. Todos os bancos podem ser aquecidos; os de trás são reclináveis; os da frente têm ajustes elétricos, ventilação e memória. O teto solar panorâmico é gigantesco. O sistema de som é fornecido pela Bose, tem dez alto-falantes e cancelamento ativo de ruído. Há ainda uma terceira tela de 12,3 polegadas para o passageiro. Em qualquer uma delas é possível reproduzir imagens de aplicativos nativos do sistema. A Renault ainda lista 29 recursos de segurança. Podemos destacar os tradicionais ACC, frenagem autônoma de emergência, assistente de permanência em faixa e alertas de objeto lateral e de ponto cego.

Antes de encerrar, é preciso falar de espaço. Com 4,78 metros de comprimento e 2,82 m de entre-eixos, o Koleos até poderia oferecer uma terceira fileira de bancos. Mas é feito apenas para cinco ocupantes, e nem com isso o porta-malas consegue ser condizente. São apenas 431 litros, volume similar ao de um Creta e 91 litros menor que o de um Boreal. Aliás, é do próprio Boreal que o Koleos roubará o posto de Renault mais sofisticado do Brasil.

Infelizmente, não fará isso se colocando como uma das melhores opções do segmento. Não é plug-in. Também não tem a mesma tradição em nosso mercado. E dificilmente será líder de vendas. Sua missão é mostrar que a Renault não é mais aquela marca de carros baratos. **A**



▼  
**KOLEOS ESPRIT ALPINE**  
R\$ 289.990

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

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

### POTÊNCIA (COMB.)

245 cv

### TORQUE (COMB.)

Não informado

### CÂMBIO

DHT, 3 marchas, tração dianteira

### ZERO A 100 KM/H

8,3 segundos

### BATERIA

1,64 kWh (ions de lítio)

### CONSUMO

13,7 km/l (urbano)  
14,4 km/l (rodoviário) [G]

### DIREÇÃO

Elétrica

### SUSPENSÃO

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

### FREIOS

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

### PNEUS

245/45 R20

### DIMENSÕES

**Compr.:** 4,78 metros  
**Largura:** 1,88 m  
**Altura:** 1,69 m  
**Entre-eixos:** 2,82 m

### TANQUE

55 litros

### PORTA-MALAS

431 litros (fabricante)

### PESO

1.804 kg



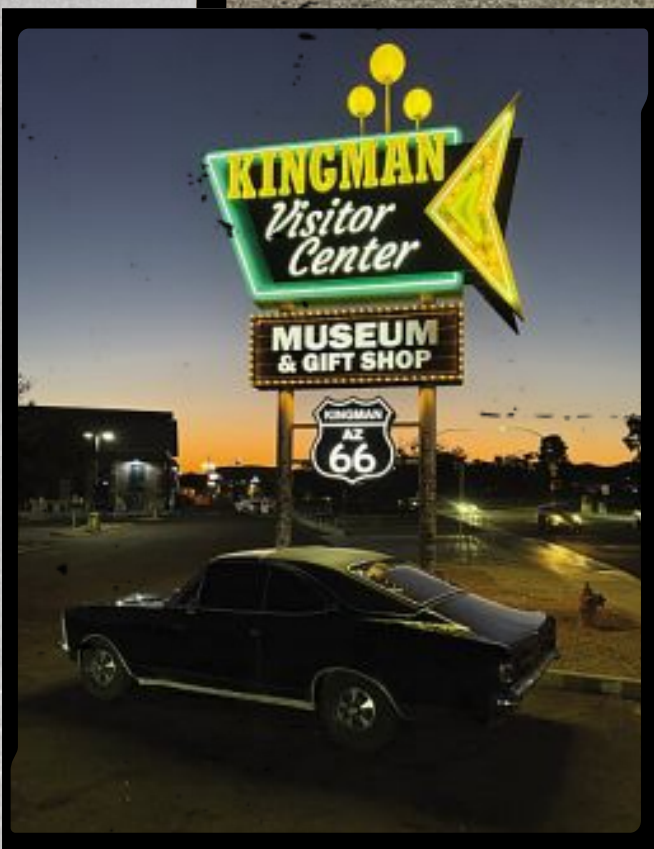
Excelente acabamento, baixo nível de ruído e extensa lista de equipamentos



Consumo decepciona para um híbrido e preço é mais alto que o de rivais do tipo plug-in (PHEV)



Ines249



❤️👍🔥 573



Ines249



# OPALA DAS AMÉRICAS



**DUPLA COLOCA OPALA CUPÊ 1973 NA ESTRADA  
PARA PERCORRER A RODOVIA PAN-AMERICANA  
EM UMA JORNADA DE MAIS DE 40 MIL KM**

 **Júlia Maria Toledo**





👍❤️👊 834



No dia 1º de janeiro de 2026, publicamos um vídeo que atingiu mais de 3 milhões de visualizações em nosso Instagram. O registro traz um Chevrolet Opala cupê 1973 em um cenário improvável: na Times Square, em Nova York (EUA). Os autores do feito foram Douglas Carvalho e Elio Ferreira, filho e pai, que passaram 105 dias viajando com o clássico entre março e outubro de 2025, atravessando 15 países. O objetivo era dirigir o clássico pela Rodovia Pan-Americana, a maior do

mundo, saindo de Ushuaia (Argentina) até o estado do Alasca (EUA).

**Autoesporte** foi atrás dessa história para entender o que levou os aventureiros a percorrer 44 mil km pelas três Américas e cruzar de uma costa norte-americana à outra para chegar a uma das maiores metrópoles do planeta. Douglas, um empresário paulista, revelou que inicialmente faria a viagem sozinho, em uma moto Triumph Tiger 900.

“Eu tenho uma moto aqui, é uma Tiger 900. Ela tem mil km rodados e está comigo há três anos. Comprei para fazer essa viagem, mas depois desisti e falei: ‘Vou fazer com meu pai, que vai ser mais legal’. Ele disse ‘bora’, então reformei o Opala e nós fomos viajar”, detalhou.

A parceria dos dois em viagens é antiga. Há dez anos, Douglas e Elio saíram de São Paulo rumo ao Maranhão, dirigindo pela costa nordeste do Brasil. Na volta, retornaram pela região central, em um roteiro de 35 dias. A viagem também foi feita em um Opala, mas não no “Pé de Pano” — apelido carinhoso do cupê que acompanhou a dupla pelas três Américas. A vontade de viajar pela maior rodovia do mundo

## ROTEIRO ORIGINAL SERIA FEITO DE MOTO

surgiu ao mesmo tempo que a parceria de viagens, quando o empresário assistia a vídeos de pessoas que cumpriram o trajeto. Segundo ele, o nascimento de suas filhas, o desenvolvimento da carreira e o relacionamento eram pontos que até então geravam dúvidas sobre a realização da viagem, já que teria que se ausentar por muito tempo.

Escolher o carro em vez da moto, entretanto, proporcionou a ele, dono de uma empresa de cosméticos, a concilia-



ção das obrigações: “Apesar de ter tirado um ano sabático, eu trabalhava na viagem. Fazia contatos com vendedores, clientes, fornecedores e funcionários”.

Douglas, diga-se de passagem, é um entusiasta automotivo e tem diversos clássicos na garagem: “Eu tenho quatro motos, mas quase não ando porque falta tempo. Além disso, tenho 17 Opalas, uma [Chevrolet] Caravan, um Omega, uma [moto] Gambler e, recentemente, comprei um [Ford] Maverick e um Kadett branco. Então, eu gosto de juntar essas coisas, mas meu pai é quem gosta de mexer, então eu compro e deixo com ele”.

## DO USHUAIA AO ALASCA

Douglas revelou que, no trajeto inicial, de São Paulo – onde reside – até o Ushuaia (Argentina), não tinha muita noção de qual seria o melhor caminho para acessar a rodovia Pan-Americana. De maneira geral, a rotina deles no período baseava-se em acordar cedo, tomar café da manhã, fazer uma revisão no carro, abastecer e pegar a estrada. Já as paradas aconteciam próximas ao pôr do sol; ficavam em hotéis na cidade mais próxima.

“Nos primeiros dias, eu não sabia muito bem qual rota pegar. Aí fui perguntando para algumas pessoas na internet que já estavam fazendo isso. Eu perguntava ‘Qual é o melhor caminho para descer?’, ‘Qual é o mais bonito para descer?’, ‘Qual é o melhor para subir?’. Fui tirando as dúvidas e fazendo o meu trajeto”, relatou.

## OUTROS VIAJANTES DERAM DICAS DE CAMINHOS



Em mais de três meses de viagem, dupla passou por 15 países do continente



915

**ALASCA**

Câmbio quebrado do Opala encurtou a estadia da dupla e do carro no estado

**GUATEMALA**

Irmão de Douglas acompanhou a jornada com o Opala até a Guatemala

**DO FOGO À NEVE**

*Dupla passou por 15 países e enfrentou alguns perrengues pelo caminho. Acompanhe os principais marcos da viagem no mapa ao lado!*

A primeira etapa da viagem na América do Sul também teve a presença do irmão de Douglas, Diego Carvalho, que seguiu com o empresário e o pai até a Guatemala, porque ele não tinha o visto americano para cruzar a rodovia até o Alasca. E então apareceram os primeiros perrengues, pois ainda na Argentina o cârter do Opala furou. O principal problema, entretanto, ocorreu em uma região de serra entre o Peru e a Bolívia, quando passaram quatro dias dirigindo sem parar.

“Em uma dessas noites, eu não sei por quê, passei por uma cidade e resolvi parar. Cheguei ao hotel e deixei meu pai e meu irmão no carro para fazer o check-in. Quando meu irmão foi manobrar o carro, a barra de direção quebrou. Eu fui fazer um vídeo descontraído, mas depois comecei a chorar porque vi que [a quebra ter ocorrido ali e não no meio da serra, sob o risco de um grave acidente] foi um livramento.”

Na Colômbia, mais um perrengue: Pé de Pano foi roubado em um estacionamento atrás do hotel em que estavam hospedados. A situação não impediu que pai

**COLÔMBIA**

Na Colômbia, o maior susto: o Opala foi roubado de um estacionamento

**BOLÍVIA E PERU**

Barra de direção do Opala quebrou quando a dupla chegou ao Peru, após quatro dias seguidos dirigindo

**USHUAIA**

Depois de guiar de São Paulo até o extremo sul da Argentina, jornada teve início na Terra do Fogo

e filho cumprissem a viagem, já que recuperaram o cupê, que seguiu de navio pelo Canal do Panamá. Como o traslado durou uma semana, Carvalho retornou ao Brasil para rever a família nesse período. Do Panamá, o destino foi cruzar a América Central rumo aos Estados Unidos.

**USA**

Além da jornada na Pan-Americana, Opala ainda fez a famosa Rota 66

**BRASIL**

O traslado entre Colômbia e Panamá levou sete dias; nesse período, a dupla retornou ao Brasil

**VIVENDO O SONHO AMERICANO**

O Alasca é um território dos EUA, mas, para chegar lá, além de cruzar todo o território americano do sul ao norte, é necessário passar por uma parte do Canadá, um trecho de cerca de 2 mil km. Nesse trajeto, o câmbio do Pé de Pano quebrou, mas mesmo assim a dupla concluiu a Pan-Americana com o cupê “preso” na quarta marcha. Nesse cenário, o empresário seguiu viagem sentido Chicago (Illinois), para cruzar então a famosa Rota 66 — que completará 100 anos em novembro de 2026. Com



1915



Ines249

Parte da viagem foi feita com o câmbio do Opala travado na quarta marcha



o veículo muito debilitado, devido ao problema na caixa de transmissão, Douglas e o pai resolveram parar em uma casa cheia de carros antigos que parecia uma oficina, mas era a residência de um senhor que os ajudou.

Além de desmontar o carro, o homem emprestou um de seus veículos para que pudessem se locomover pela região. Como não havia câmbio igual ao do Opala no local, a solução foi importar um conjunto do Brasil, ao custo de R\$ 3.500. Nesse meio-tempo, o dono da casa precisou viajar, mas pediu que a dupla ficasse por ali para cuidar de seus carros.

“Foi uma amizade que eu fiz e vivo conversando com ele pelo Instagram. Morro de saudade. É um velhinho que mora sozinho e tem uns 60 e poucos anos, um querido o cara. E é uma amizade que eu fiz porque o carro quebrou”, revelou Douglas.

Com o câmbio consertado, pai e filho conseguiram concluir o trajeto que corresponde à Rota 66 atualmente — alguns trechos foram substituídos por novas estradas —, chegando a Los Angeles (Califórnia). Mas a viagem não acabou ali. Da costa oeste, partiram em direção a Nova York, onde foi feito o registro que viralizou em nosso Instagram. Para chegar ao extremo leste dos EUA, foram necessários de cinco a seis dias.

Essa foi a penúltima parada. Da Big Apple, a dupla e o Opala seguiram para Miami, onde o Opala foi embarcado de volta para a América do Sul em um container. De lá, o clássico foi até o Uruguai, para ser “resgatado” por seu dono em grande estilo: Douglas, acompanhado do pai e do irmão, com outros dois Opalas, buscaram o cupê de 1973, já consertado, e voltaram para casa. A saga acabou. Acabou?

## QUE FIM LEVOU O OPALA PÉ DE PANO?

Devido ao desgaste após 105 dias de viagem, Douglas encaminhou o Opala para um processo de reforma que deve ser concluído somente no final deste ano. A primeira etapa envolveu um banho químico, que promete remover a tinta e todas as impurezas do veículo, que foi desmontado e terá diversos componentes refeitos.

Mas claro que a dupla não pretende parar por aí. Assim que o Opala estiver pronto para pegar a estrada novamente, pai e filho já têm o próximo destino definido: cruzar a Europa com ele.

“Também pretendo fazer alguns países da África, depois Austrália, voltar para o Brasil e fazer o litoral, que eu fiz muito tempo atrás com o outro Opala. Por último, quero repetir essa jornada do Ushuaia ao Alasca, mas aí quero fazer no inverno, porque quero passar pela neve. Eu quero passar um pouco mais de perrengue”, completou.

Antes da nova aventura com o clássico, entretanto, o próximo desafio é cruzar a Rota 66, em novembro, a bordo de um Dodge Charger RT equipado com motor V8. O objetivo final é participar do Sema Show 2026 — um evento de carros customizados —, em Las Vegas, para expor a marca de fragrâncias automotivas que Douglas criou recentemente. **A**



**PROMOÇÕES QUASE INACREDITÁVEIS TOMARAM AS CONCESSIONÁRIAS BRASILEIRAS DE VEÍCULOS EM ABRIL DE 1990, LOGO APÓS O PLANO COLLOR**

Marcos Rozen

**C**ertamente você já se deparou no supermercado com aquela tentadora promoção “pague 1, leve 2”. E se uma oferta dessas fosse em uma loja de carros? Parece inacreditável, mas isso já aconteceu. E foi no Brasil, em abril de 1990: era só entrar na revenda para comprar um veículo e sair de lá com dois, sem sorteio nem nada.

Tudo começou um pouco antes, em março daquele ano. Fernando Collor, que venceu a eleição para presidente da República em 1989, fez um acordo com o governo Sarney, que estava de saída, e instituiu feriado bancário nos dias 14, 15 e 16. No dia 15 ele assumiu o governo e, logo depois, anunciou um plano econômico para tentar acabar com a hiperinflação da época.

Chamado oficialmente de Plano Brasil Novo, o apelidado Plano Collor colocou em prática uma ação radical: levar a quase zero a circulação de dinheiro e depois liberar a economia aos poucos, mantendo os preços congelados. Assim, todo o montante que havia nos bancos ficou aprisionado — podiam ser movimentados somente 50 mil cruzeiros (moeda que substituiu o cruzado novo na ocasião), ou algo perto de R\$ 15 mil em valores atuais.

Obviamente, toda a economia parou, inclusive as vendas de carros. Nas duas primeiras semanas após a divulgação do plano, o movimento nas revendas foi praticamente zero — simplesmente porque

ninguém tinha dinheiro para quase nada, que dirá para comprar um veículo novo.

Ainda mais do que vender, as concessionárias precisavam do dinheiro dos clientes para fazer algum fluxo de caixa, em nome da própria sobrevivência. No começo foram oferecidos gordos descontos, de até 25%, mas nenhum comprador apareceu — lembrando que, na época, ninguém tinha dinheiro “embaixo do colchão”, pois a hiperinflação comeria os valores rapidamente.

Chegou abril e o desespero bateu: era preciso comercializar os carros parados nas lojas de alguma forma, urgentemente. O mais interessante é que o cenário variava entre um pequeno caos e a tragédia absoluta, dependendo da situação financeira de cada revenda. A estratégia adotada foi a de “salve-se quem puder”, com ofertas próprias em cada concessionária.

**VECAP: uma promoção de Primeira Classe.**

SUBA A BORDO DE UMA GRANDE PROMOÇÃO NA COMPRA DE UM CARRO NOVO, E *Ganhe!*

|                           |                                                                       |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| GOI, GTS                  | 15 dias no Canadá e Estados Unidos                                    |
| SANTANA GLS               | Mais tempo: via viagem para Disney para 2 pessoas                     |
| VOYAGE PLUS               | Teléfono e Vídeo Cassete                                              |
| SANTANA E QUANTUM ESPORTE | 15 dias no Canadá e Estados Unidos para 2 pessoas no 1º Mês de férias |

Toda linha Volkswagen. Venha saber porque a VECAP está vendendo assim!

ESTA PROMOÇÃO É POR TEMPO LIMITADO

**Vecap** PLANTÃO SÁBADO E DOMINGO

Excelentes oportunidades de aquisição de carros do CONSUMIDOR NACIONAL VANTAJOSO (NA SUPLENÇÃO DE EM ARGUMENTO)

Revendedor Autorizado  
Av. Lina de Vasconcelos, 717  
Informações: 278-5933

**COMPRE UMA MOTO CBX 750 INDY E LEVE JUNTO UMA CBR 450 SR.**

**INACREDITÁVEL**  
NA COMPRA DE 1 MOTO VOCE LEVA 2

**SOMENTE NESTE DOMINGO, DIA 22/04, À PARTIR DAS 9:00 Hrs., NA AV. DO ESTADO, 5010.**

**MesblaMOTOS**

CONHEÇA TAMBÉM OUTRAS OFERTAS



**MARCOS ROZEN**  
é fundador do  
Museu da Imprensa  
Automotiva - MIAU

Partiu-se para parcelamento de 50% do valor do carro em 4, 5, 6 ou até 10 vezes sem juros, aposta arriscadíssima, uma vez que ninguém sabia se a inflação estaria de fato controlada dali para a frente. As vendas melhoraram, mas pouco. Saíram só os carros mais baratos.

Para atrair mais clientes, tentou-se de tudo. A rede Ford Paulivel dava 100 raspadinhas da loteria para o comprador de um 0 km lidar com a própria sorte. Na Volkswagen Caraigá, quem comprasse um Santana Executivo levava duas passagens para o Texas (Estados Unidos), chapéu e bota de cowboy, lava-louças e churrasqueira elétrica; se fosse um Gol GTI, uma semana com tudo pago em São Francisco ou Nova York; para um Gol GTS, um mini-buggy; Voyage Plus a álcool, um Walk Machine. Na concorrente Vecap, um GTS ou Santana e uma Quantum Sport rendiam estadia de 15 dias no Canadá e nos EUA; o Voyage Plus, uma TV com videocassete.

Na Chevrolet Deltacar, quem comprasse um Chevette 0 km ganhava uma viagem de três dias ao Paraguai; um Monza Classic ou Diplomata, seis dias em Nova York; e uma Brasinca Andaluz, 12 dias em Paris.

Ainda assim, a resposta não foi suficiente, e na segunda quinzena de abril aconteceu, então, o inacreditável. Entrou em cena o "pague 1, leve 2" — os jornais ficaram forrados de propagandas hoje dignas de espanto.

Na Ford Santo Amaro, quem comprasse um caminhão Cargo ganhava uma Pampa 1.8; um Escort XR3 conversível vinha com uma moto Honda 250, e o Del Rey Ghia, com uma Honda 125. Na VW Abolição, quem adquirisse um caminhão VW 16.210 ou 14.210 ganhava um Gol GTS. Na Mesbla Motos, o comprador de uma CBX 750 Indy levava junto uma CBR 450 SR; na SP Moto, o prêmio era uma VW Saveiro grátis.

As ofertas "compre 1, leve 2", porém, terminaram já no começo de maio. Os pátios esvaziaram e, além de o governo liberar vendas por consórcios contemplados e outros meios, os lojistas perceberam que muita gente estava comprando carro 0 km para substituir aplicações financeiras, que passaram a render muito pouco e ainda foram taxadas.

Quem teve a chance, aproveitou; quem não, sonha com outra oportunidade dessas até hoje. **A**

**A JARDINS DA UM BREQUE NOS JUROS PARA VOCÊ ACELERAR O SEU KADETT GS O KM.**

• 2ª melhor avaliação de segurança  
• Algumas unidades disponíveis  
• Promoção válida até o fim de maio  
• Excluído para banco e PPS-UP-20

**50% DE ENTRADA E SALDO FINANCIADO EM 4 X.**

**PLANO SEM JUROS**

DIARIAMENTE, ÀS 15 HORAS

**JARDINS**

CONCESSIONÁRIA CHEVROLET  
R. Vinte e Nove de Abril, 1000  
TEL.: 220-1000

**LEVE SUA HONDA NA CONVERSA. FAÇA SUA PROPOSTA.**

**VOCE ESTA SEM CRUZEIROS. NOS TAMBEM. VAMOS CONVERSAR DE IGUAL PARA IGUAL.**

**CONCESSIONÁRIA HONDA**

Concessionária Honda de São Paulo

**SÓ UM LOUCO PARA PERDER ESSA CORRIDA MALUCA.**

**VENHA CORRENDO COMPRAR SEU FORD EM 5 X SEM JUROS OU 25% DE DESCONTO.**

**A ORDEM É VENDER OU VENDER. Cts 5 MILHÕES PARA QUEM TEM SORTE NA CORRIDA DE UM 0 KM. VENHA CORRER NA CORRIDA DE UM 0 KM. VENHA CORRER NA CORRIDA DE UM 0 KM.**

**SÓ RESTAM 91 UNIDADES. QUEM CHEGAR PRIMEIRO LEVA.**

**O MAIOR GRUPO FORD DO BRASIL É A MAIOR ESTRELA DA FORD.**

**PAULIVEL** **PAULIVEL** **CEAZA** **CONVEF**

Endereço: Rua 12 de Abril, 1000, São Paulo, SP. Tel.: (011) 240-2211

Endereço: Rua 12 de Abril, 1000, São Paulo, SP. Tel.: (011) 240-2211

Endereço: Rua 12 de Abril, 1000, São Paulo, SP. Tel.: (011) 240-2211

Endereço: Rua 12 de Abril, 1000, São Paulo, SP. Tel.: (011) 240-2211

**Fiat 0 km em 4 meses sem juros.**

**O plano econômico que vai agradar todo mundo.**

- 1 - Oferta válida na compra de um Fiat 0 km, inclusive a gasolina.
- 2 - Seu carro usado é valorizado e vale como entrada.
- 3 - A entrada mínima é de 50% e a diferença você paga em até 4 meses sem juros.
- 4 - Aproveite. Promoção válida para um número limitado de unidades.

**CONCESSIONÁRIAS FIAT**

Automóveis S.A.

**ESCOLHA HONDA:**

**HONDA TODAY ENTRADA + 24 x 8.122,12**

**COMPRA UMA HONDA CBX 750 "0KM" E GANHE UMA SAVEIRO GRÁTIS**

**FINANCIAMOS TODOS OS MODELOS HONDA EM ATÉ 24 MESES.**

**FUTURA MOTOR**

Endereço: Rua 12 de Abril, 1000, São Paulo, SP. Tel.: (011) 240-2211

**SANTO AMARO TOPA TUDO**

**APROVEITE E SAIA COM O SEU FORD NOVO.**

**COMPRE**

**CONDIÇÕES**

**PLANTÃO**

**Santo Amaro**

Endereço: Rua 12 de Abril, 1000, São Paulo, SP. Tel.: (011) 240-2211

**1º FEIRÃO DA BONDADÉ CARAIGÁ**

**Um milagre econômico pra você.**

- ★ Comprou Santana ou Quantum Sport, ganhou 15 dias na Disney para 2 pessoas ou uma moto Honda.
- ★ Comprou Gol GTI, ganhou 1 semana em São Francisco/Nova York.
- ★ Comprou Gol GTS, ganhou Mini Buggy ou TV a cores + vídeo.
- ★ Comprou Caminhão VW 16.210 ou 14.210, ganhou passagem para assistir a final da Copa ou Gol 1.8 0k.
- ★ Comprou Voyage Plus álcool, ganhou walk machine.
- ★ Comprou qualquer veículo usado, ganhou Consórcio com adesão já paga.
- ★ Se a seu negócio é moto, não podemos nem falar.

**É a bondade continua.**

Alguns modelos em 4x sem juros ou tudo em 6x com as menores taxas. Descontos especiais para pagamento à vista. Supervalorização do seu carro usado. Troca com trôca: você troca seu carro por um novo e ainda sai com dinheiro. Ótimas oportunidades de compras, em Grupos de Consórcios em andamento.

As viagens não poderão ser cumulativas a uma única compra. Os modelos especificados, estão limitados ao mesmo estoque.

**Dias 21 e 22 de Abril**

**Caraigá**

Como toda Concessionária deveria ser.

Marginal Pinheiros, junto à ponte do Morumbi.

MODELOS

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

|    |                                                                                                          | MARÇO<br>2026 | FEVEREIRO<br>2026 | ACUMULADO<br>2026 | VARIAÇÃO<br>MENSAL |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| 1  |  FIAT STRADA            | 16.706        | 11.191            | 38.437            | 49,3%              |
| 2  |  VOLKSWAGEN POLO        | 11.051        | 7.517             | 24.267            | 47%                |
| 3  |  CHEVROLET ONIX         | 10.182        | 6.450             | 21.579            | 57,9%              |
| 4  |  FIAT ARGO              | 8.281         | 6.478             | 19.936            | 27,8%              |
| 5  |  VOLKSWAGEN TERA      | 7.977         | 5.358             | 18.327            | 48,9%              |
| 6  |  HYUNDAI HB20         | 7.713         | 5.124             | 16.901            | 50,5%              |
| 7  |  VOLKSWAGEN T-CROSS   | 7.622         | 5.667             | 19.030            | 34,5%              |
| 8  |  FIAT MOBI            | 7.241         | 6.560             | 17.331            | 10,4%              |
| 9  |  BYD DOLPHIN MINI     | 7.053         | 4.874             | 14.765            | 44,7%              |
| 10 |  HYUNDAI CRETA        | 6.674         | 5.045             | 16.146            | 32,3%              |
| 11 |  RENAULT KWID         | 6.454         | 5.194             | 14.260            | 24,3%              |
| 12 |  CHEVROLET TRACKER    | 5.795         | 4.003             | 14.330            | 44,8%              |
| 13 |  VOLKSWAGEN NIVUS     | 5.795         | 3.851             | 12.813            | 50,5%              |
| 14 |  JEEP COMPASS         | 5.434         | 4.169             | 14.104            | 30,3%              |
| 15 |  FIAT PULSE           | 5.167         | 3.057             | 11.417            | 69%                |
| 16 |  FIAT TORO            | 5.091         | 3.941             | 13.126            | 29,2%              |
| 17 |  BYD SONG             | 5.054         | 3.702             | 12.555            | 36,5%              |
| 18 |  CAO A CHERY TIGGO 5X | 5.007         | 207               | 5.519             | 2.318,8%           |
| 19 |  CHEVROLET ONIX PLUS  | 4.921         | 1.994             | 8.784             | 146,8%             |
| 20 |  VOLKSWAGEN SAVEIRO   | 4.876         | 2.827             | 10.565            | 72,5%              |

CRESCIMENTO SURPREENDENTE

Parece que o mercado automotivo finalmente está se recuperando da queda nas vendas que ocorre na mudança de ano. Em março, foram emplacados 258.223 veículos, entre carros de passeio e comerciais leves, segundo a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve). Assim, as vendas aumentaram 46,1%, em comparação com fevereiro, e 40,2%, quando equiparamos ao mesmo período do ano passado. Não é surpreendente mencionar que a Strada mantém a coroa e lidera o Top 20 dos mais vendidos, com 16.706 emplacamentos. A picape é seguida por Volkswagen Polo (11.051), Chevrolet Onix (10.182), Fiat Argo (8.281) e Volkswagen Tera (7.977), que colocou os SUVs de volta no Top 5. Os sedãs também voltaram a lista depois de um bom tempo, com o Onix Plus (4.921).

EMPATE?

Em março, Fiat e Volkswagen empataram ao emplacar dois modelos no Top 5 geral de vendas do mês. No número de licenciamentos, entretanto, a marca italiana mostra que não quer abandonar o trono tão cedo ao superar a rival alemã em mais de 10 mil unidades. O período fechou no positivo para todas as marcas, com destaque para a Caa Chery, que subiu duas posições no ranking.

MARCAS

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

|    |            | MARÇO<br>2026 | FEVEREIRO<br>2026 | ACUMULADO<br>2026 | VARIAÇÃO<br>MENSAL | PARTICIPAÇÃO<br>NO MÊS |
|----|------------|---------------|-------------------|-------------------|--------------------|------------------------|
| 1  | FIAT       | 52.680        | 39.670            | 126.609           | 32,8%              | 20,4%                  |
| 2  | VOLKSWAGEN | 42.220        | 29.108            | 97.063            | 45%                | 16,4%                  |
| 3  | CHEVROLET  | 28.135        | 16.874            | 61.172            | 66,7%              | 10,9%                  |
| 4  | HYUNDAI    | 19.157        | 12.139            | 41.499            | 57,8%              | 7,4%                   |
| 5  | BYD        | 16.412        | 11.430            | 37.634            | 43,6%              | 6,4%                   |
| 6  | TOYOTA     | 16.020        | 10.469            | 36.042            | 53%                | 6,2%                   |
| 7  | RENAULT    | 12.481        | 9.601             | 29.866            | 30%                | 4,8%                   |
| 8  | JEEP       | 10.117        | 8.236             | 27.243            | 22,8%              | 3,9%                   |
| 9  | HONDA      | 9.910         | 7.574             | 24.205            | 30,8%              | 3,8%                   |
| 10 | NISSAN     | 8.788         | 4.955             | 18.302            | 77,4%              | 3,4%                   |
| 11 | CAOA CHERY | 8.771         | 3.401             | 15.720            | 157,9%             | 3,4%                   |
| 12 | GWM        | 6.600         | 4.898             | 15.912            | 34,8%              | 2,6%                   |
| 13 | FORD       | 5.040         | 3.562             | 12.555            | 41,5%              | 2%                     |
| 14 | CITROËN    | 2.873         | 2.248             | 7.657             | 27,8%              | 1,1%                   |
| 15 | RAM        | 2.595         | 2.035             | 6.853             | 27,5%              | 1%                     |

# VENDAS POR CATEGORIA

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

| <div>Hatches</div>                        |                 |        |       |        |                 | <div>Híbridos*</div>                        |                    |       |       |       |                 | <div>Elétricos</div>                                        |                  |       |       |        |                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------|-------|--------|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------|-------|-------|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-------|-------|--------|-----------------|
|                                                                                                                            |                 | Mar.   | Fev.  | 2026   | Variação mensal |                                                                                                                               |                    | Mar.  | Fev.  | 2026  | Variação mensal |                                                                                                                                                |                  | Mar.  | Fev.  | 2026   | Variação mensal |
| 1                                                                                                                          | Volkswagen Polo | 11.051 | 7.517 | 24.267 | 47%             | 1                                                                                                                             | BYD Song Pro       | 3.064 | 1.979 | 7.273 | 54,8%           | 1                                                                                                                                              | BYD Dolphin Mini | 7.053 | 4.874 | 14.765 | 44,7%           |
| 2                                                                                                                          | Chevrolet Onix  | 10.182 | 6.450 | 21.579 | 57,9%           | 2                                                                                                                             | GWM Haval H6       | 3.055 | 3.025 | 8.469 | 1%              | 2                                                                                                                                              | BYD Dolphin      | 1.853 | 1.193 | 4.557  | 55,3%           |
| 3                                                                                                                          | Fiat Argo       | 8.281  | 6.478 | 19.936 | 27,8%           | 3                                                                                                                             | BYD Song Plus      | 1.990 | 1.723 | 5.285 | 15,5%           | 3                                                                                                                                              | Geely EX2        | 1.157 | 193   | 2.474  | 499,5%          |
| 4                                                                                                                          | Hyundai HB20    | 7.713  | 5.124 | 16.901 | 50,5%           | 4                                                                                                                             | Toyota Yaris Cross | 1.890 | 328   | 2.218 | 476,2%          | 4                                                                                                                                              | BYD Yuan Pro     | 714   | 447   | 1.575  | 59,7%           |
| 5                                                                                                                          | Fiat Mobi       | 7.241  | 6.560 | 17.331 | 10,4%           | 5                                                                                                                             | Omoda 5            | 1.579 | 1.179 | 3.823 | 33,9%           | 5                                                                                                                                              | Chevrolet Spark  | 628   | 159   | 984    | 295%            |
| Onix tem maior crescimento da categoria e sobe duas posições. Mesmo assim, Polo mantém a liderança; HB20 volta ao ranking. |                 |        |       |        |                 | Song Pro desbanca por pouco o Haval H6. Mês marca também a estreia do Yaris Cross Omoda 5 entre os mais vendidos do segmento. |                    |       |       |       |                 | EX2 volta ao ranking após vender cinco vezes mais em março. Spark também registra crescimento considerável, mas Dolphin Mini segue como líder. |                  |       |       |        |                 |

Sedãs compactos



|   |                     | Mar.  | Fev.  | 2026  | Variação mensal |
|---|---------------------|-------|-------|-------|-----------------|
| 1 | Chevrolet Onix Plus | 4.921 | 1.994 | 8.784 | 146,8%          |
| 2 | Hyundai HB20S       | 4.655 | 1.855 | 8.090 | 150,9%          |
| 3 | Volkswagen Virtus   | 3.410 | 2.489 | 7.544 | 37%             |
| 4 | Fiat Cronos         | 2.126 | 1.856 | 5.342 | 14,6%           |
| 5 | Honda City          | 1.159 | 1.058 | 3.204 | 9,6%            |

Virtus fica em terceiro lugar com o crescimento desenfreado de Onix Plus e HB20S. Honda City segue na quinta posição, com variação mais tímida do mês.

Sedãs médios e premium



|   |                  | Mar.  | Fev.  | 2026  | Variação mensal |
|---|------------------|-------|-------|-------|-----------------|
| 1 | Toyota Corolla   | 2.900 | 2.149 | 6.447 | 35%             |
| 2 | BYD King         | 1.274 | 907   | 3.020 | 40,5%           |
| 3 | BMW Série 3      | 375   | 292   | 917   | 28,4%           |
| 4 | Volkswagen Jetta | 167   | 121   | 442   | 38%             |
| 5 | Audi A5          | 127   | 56    | 239   | 126,8%          |

Corolla não abre mão da liderança, mas King segue disposto a roubar a coroa do rival. A5 dá as caras com 126,8% de aumento nas vendas.

SUVs e crossovers compactos



|   |                    | Mar.  | Fev.  | 2026   | Variação mensal |
|---|--------------------|-------|-------|--------|-----------------|
| 1 | Volkswagen Tera    | 7.977 | 5.358 | 18.327 | 48,9%           |
| 2 | Volkswagen T-Cross | 7.622 | 5.667 | 19.030 | 34,5%           |
| 3 | Hyundai Creta      | 6.674 | 5.045 | 16.146 | 32,3%           |
| 4 | Chevrolet Tracker  | 5.795 | 4.003 | 14.330 | 44,8%           |
| 5 | Volkswagen Nivus   | 5.795 | 3.851 | 12.813 | 50,5%           |

Ranking fica igual ao do último mês, com exceção de Tera e T-Cross, que trocaram de posição. Nivus cresce 50,5% e é outro alemão da lista.

SUVs médios,  
grandes e  
premium



|   |                         | Mar.  | Fev.  | 2026   | Variação<br>mensal |
|---|-------------------------|-------|-------|--------|--------------------|
| 1 | Jeep Compass            | 5.434 | 4.169 | 14.104 | 30,3%              |
| 2 | BYD Song                | 5.054 | 3.702 | 12.555 | 36,5%              |
| 3 | Toyota Corolla<br>Cross | 3.747 | 2.899 | 8.822  | 29,3%              |
| 4 | GWM Haval H6            | 3.318 | 3.237 | 9.181  | 2,5%               |
| 5 | Caoa Chery<br>Tiggo 7   | 2.665 | 2.205 | 6.807  | 20,9%              |

Corolla Cross emplaca 29,3% a mais no mês e rouba do Haval H6 o lugar no pódio. Apesar do crescimento do Song Pro, Compass não larga a coroa.

Picapes  
compactas e  
intermediárias



|   |                       | Mar.   | Fev.   | 2026   | Variação<br>mensal |
|---|-----------------------|--------|--------|--------|--------------------|
| 1 | Fiat Strada           | 16.706 | 11.191 | 38.437 | 49,3%              |
| 2 | Fiat Toro             | 5.091  | 3.941  | 13.126 | 29,2%              |
| 3 | Volkswagen<br>Saveiro | 4.876  | 2.827  | 10.565 | 72,5%              |
| 4 | Ram Rampage           | 2.198  | 1.889  | 6.230  | 16,4%              |
| 5 | Chevrolet<br>Montana  | 1.576  | 1.064  | 3.595  | 48,1%              |

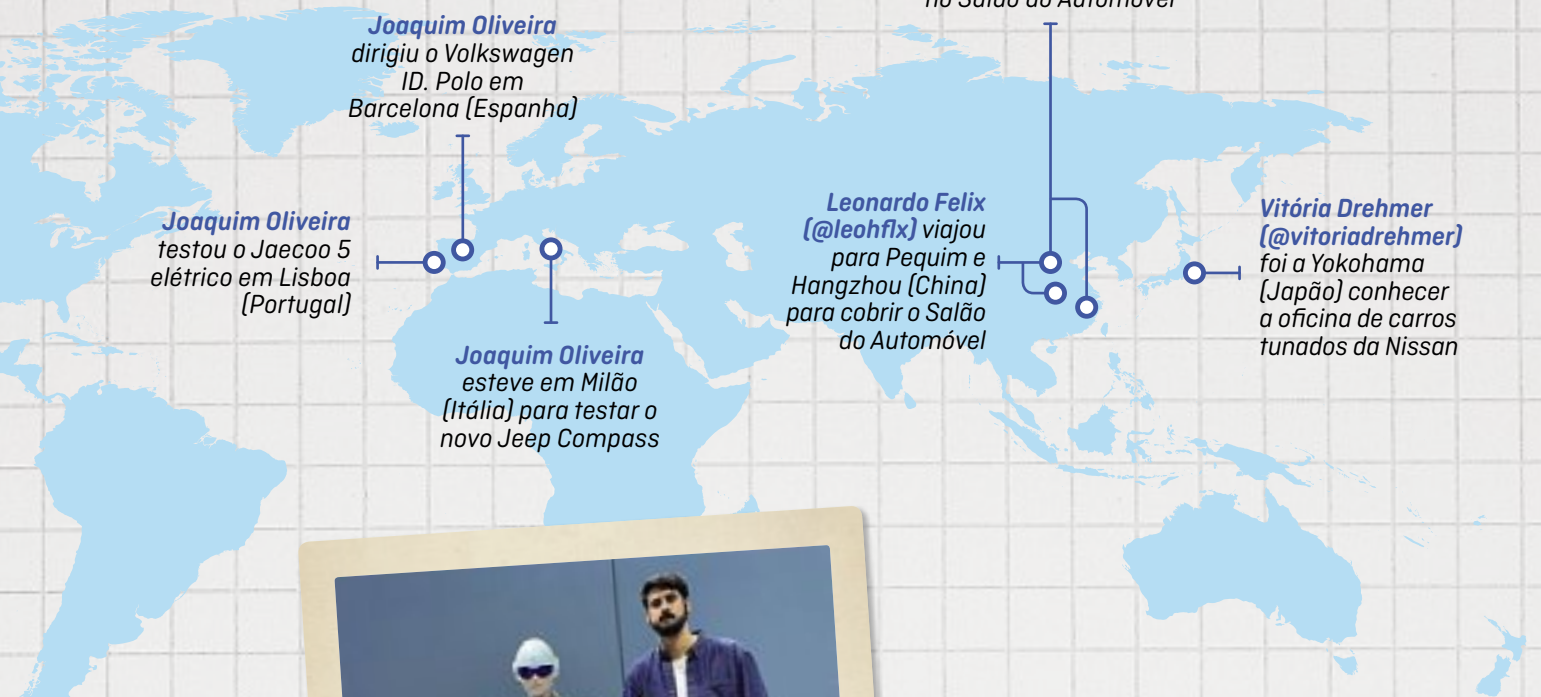
As cinco picapes mais vendidas da categoria mantêm suas posições de fevereiro para março. Saveiro tem o maior crescimento no período.

Picapes  
médias e  
grandes



|   |                   | Mar.  | Fev.  | 2026   | Variação<br>mensal |
|---|-------------------|-------|-------|--------|--------------------|
| 1 | Toyota Hilux      | 3.979 | 3.304 | 11.419 | 20,4%              |
| 2 | Ford Ranger       | 2.998 | 2.048 | 7.389  | 46,5%              |
| 3 | Chevrolet S10     | 2.625 | 1.578 | 6.057  | 66,4%              |
| 4 | Mitsubishi Triton | 964   | 709   | 2.317  | 36%                |
| 5 | GWM Poer          | 677   | 258   | 1.180  | 162,4%             |

Hilux é líder absoluta do segmento, mas Ranger não deixa barato e briga pelo trono. Poer é o grande destaque do mês com crescimento considerável.



## COTIDIANO

# AUTOESPORTE PELO MUNDO

Países da Ásia foram os principais destinos deste mês para vermos de perto as novidades da indústria automotiva. Também passamos pela Europa para conhecer lançamentos que vão chegar ao Brasil

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

## 117.611 km

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

## 32 carros

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



Na China, o editor-executivo André Schaun não perdeu a oportunidade de posar ao lado de um robô humanoide e um cachorro robô. Identificou quem é quem?



O editor-assistente Cauê Lira (@cauelira) já está pronto para a chegada de seu primeiro filho. Até instalou a cadeirinha no carro. Bem-vindo, Conrado!



O repórter Caio Bednarski (@caiobednarski) trabalhou por um dia no centro de distribuição de peças da GM, em Sorocaba (SP). Será que ele foi aprovado para a vaga?



A repórter Vitória Drehmer esteve no Japão para conferir as novidades da Nissan e visitou a oficina da Nismo, que cobra R\$ 1 milhão para tunar um carro!

FRASES SOLTAS NA REDAÇÃO

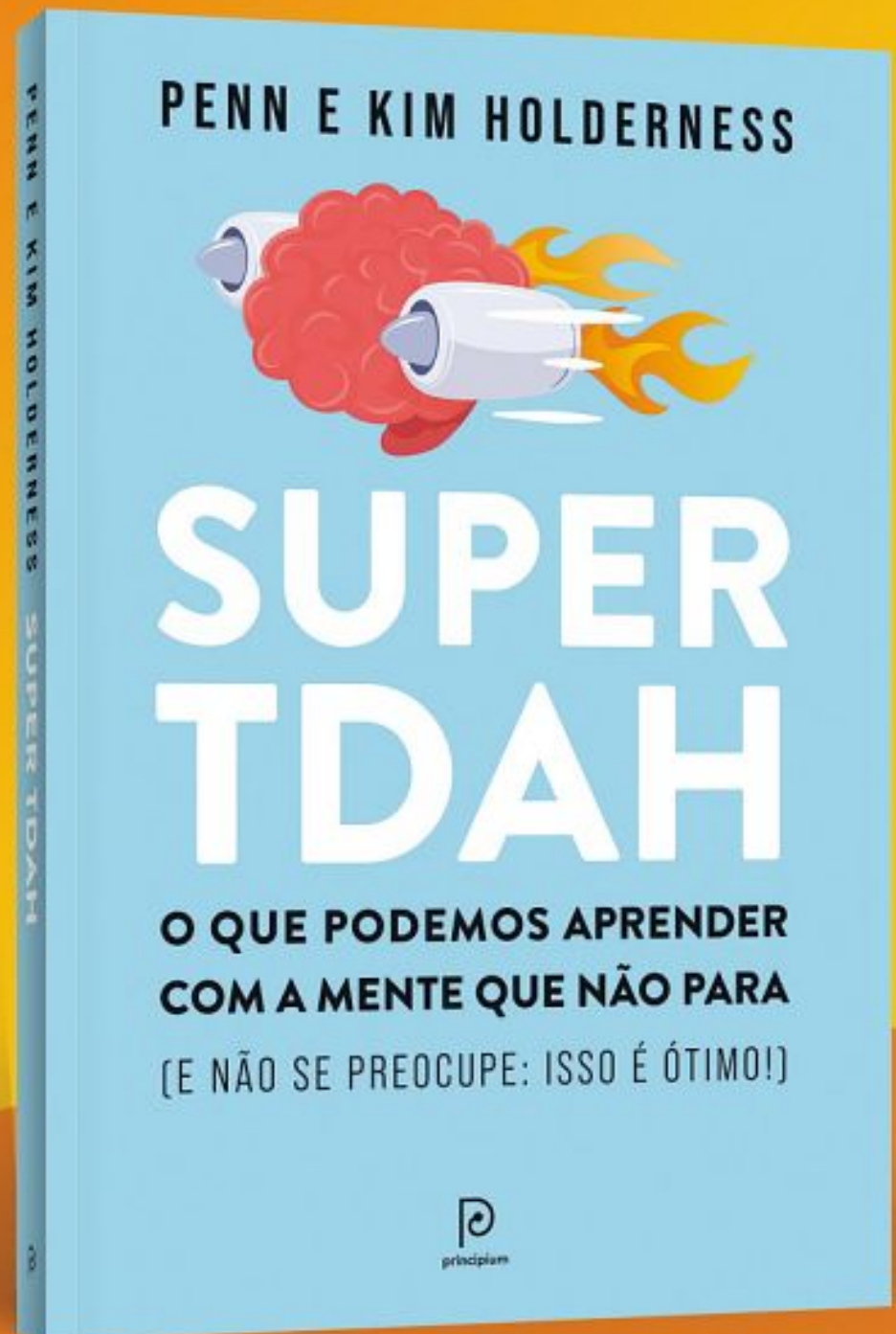
*“Minha sogra tem a idade do Pablito”,*

exclamou a social media Júlia Toledo (@ju.mariiii) ao contar para a redação que a mãe de seu namorado é 18 anos mais velha que ele.

# UM GUIA BEM-HUMORADO E PRÁTICO PARA ENTENDER O TDAH

Em *Super TDAH*, Penn Holderness, que vive o transtorno na prática, e sua esposa Kim falam diretamente com pessoas com TDAH. Com linguagem acessível, frases curtas e diagramação pensada para cérebros inquietos, o livro desmistifica preconceitos e afasta a ideia de culpa ou fracasso. Colorida e interativa, a obra traz ilustrações, testes, checklists e atividades práticas, mostrando que, apesar dos desafios, o TDAH também pode ser uma fonte de criatividade, energia e "superpoderes".

**DISPONÍVEL NAS LOJAS ON-LINE, LIVRARIAS E EM E-BOOK**



BYD

BYD

# SONG PLUS

O PLUS QUE É SEM COMPARAÇÃO, AGORA, TURBO.

\*Em comparação aos modelos de 2026.



RECARGA RÁPIDA  
DC EM 55 MIN.



BATERIA 45% MAIOR.\*



57% MAIS AUTONOMIA  
NO MODO ELÉTRICO.\*

BUILD YOUR DREAMS



No trânsito, enxergar o outro é salvar vidas.



SAIBA MAIS

\*