

APENAS
R\$ 9,99



TROLLER BOLD

Ford anuncia versão limitada e rali para clientes

TECNOLOGIA

Nissan mostra carro elétrico que transforma etanol em eletricidade



Faro1 Alto

Seu Consultor Automotivo de Novos e Usados

Número 55 | Ano 5

EVOQUE USADO BOM, BONITO MAS PARA POUCOS



Com design primoroso, SUV compacto tem elevado custo de manutenção. Confira a avaliação do consultor Marcelo Navega

HONDA WR-V EXL

Um bom carro, mas por ser um Honda ainda precisa melhorar



RENAULT CAPTUR 2.0 AUTO

Muito estilo por fora, mas com câmbio de quatro marchas não dá!



CHEVROLET TRACKER 1.4 TURBO

Com equipamentos de sobra, jipinho urbano surpreende pela tecnologia



SUMÁRIO

Farol Alto

NO ELEVADOR

- 6** Alexandre Morikawa - Serviços não são commodities
- 7** Claudio Cobeio - Burocracia e cuidados com GNV
- 8** Marcelo Navega - Raver Rover Evoque na oficina
- 10** Sergio Torigoe - VW Jetta Variant com elevado consumo



AVALIAÇÃO

- 11** VW Gol Track 1.0 - Aventureiro de boutique
- 12** Troller - Dia de treinamento 4x4
- 14** Renault Captur 2.0 Auto - Bonito por fora, Duster por dentro
- 15** Honda WR-V EXL - Ruidos irritantes
- 16** Chevrolet Tracker - SUV cheia de tecnologia
- 17** Audi A4 - Ambição de 252 cv



LANÇAMENTO

- 18** Audi A3 Sedan 2.0 e Q3 1.4 Flex: Duas novas versões muito bem vindas



2RODAS

- 20** Moto Ckeck-up - Manutenção preventiva sobre 2 rodas

PIT STOP

- 22** Nissan SOFC - A tecnologia de combustível limpo da próxima década

AGENDA AUTOMOTIVA



Associação Brasileira de Engenharia Automotiva

Programação cursos e eventos 2017

7 de Junho
Simpósio de Eficiência Energética, Emissões e Combustíveis

7 de Junho
XI Prêmio AEA de Meio Ambiente

8 e 9 de Junho
Lubrificantes - Módulo I

22 e 23 de Junho
Combustíveis Destilados - Módulo I

Mais informações:
www.aea.org.br



A ÚNICA FEITA DA OFICINA PARA O DONO DO CARRO

EXPEDIENTE

Redação:

Editor: Alexandre Akashi (MTB: 30.349)
aleakashi@jornalfarolalto.com.br

Redação:

Automóveis:
Antonio Puga
redacao@jornalfarolalto.com.br

2Rodas:

Marcel Mano
marcel.mano@gmail.com

Consultores Automotivos:

Alexandre Morikawa - Automecânica
Morikawa

Claudio Cobeio - CobeioCar

Marcelo Navega - Mecânica Navega

Sergio Torigoe - Centro de Diagnóstico
Torigoe

Comercial: Alexandre Akashi
aleakashi@jornalfarolalto.com.br
11.99233-4982

A revista **Farol Alto** é um produto de **AleAkashi Comunicação**. É distribuído em bancas de jornais, oficinas mecânicas parceiras e por correios, via assinatura. Os artigos assinados são de responsabilidade dos respectivos autores, e não expressam, necessariamente, a opinião dos editores da publicação. É proibida a reprodução parcial ou integral sem prévia

Farol Alto

AleAkashi

Comunicação

FALE CONOSCO

contato@jornalfarolalto.com.br

Tel.: (11) 2925-7107

Que País é esse?

O brasileiro nunca esteve tão desamparado quanto nos dias atuais. Nas últimas duas décadas, assistimos pasmos aqueles que um dia queriam o bem da nação se transformarem em vilões tão grandes quanto foram os generais da ditadura, ou ainda os coronéis dos séculos passados. Com isso, ficamos sem líderes, sem ter onde se apoiar, sem esperança.

A cultura de se apropriar do que é público de forma indevida não é nova e nem exclusiva da classe política brasileira, ocorre no mundo inteiro e em todos os tipos de sociedade, de forma mais branda ou pior. Mas, aqui, no Brasil isso se tornou banal: "Se eu não fizer, outro fará". Este é o lema de quem faz.

Assim, não há em quem votar enquanto não houver uma profunda reforma política e social. Reformar a sociedade significa acabar com o imenso buraco entre os mais ricos e pobres. Significa dar condições a todos de educação, saúde e trabalho. Estes são os três pilares de uma sociedade saudável. Se todos tiverem isso, outras questões se ajustam naturalmente.

Mas, para que escola se povo burro vota em político corrupto? Até mesmo quem tem diploma superior neste país insiste em ter político de estimação! Então, não é somente a quantidade de escolas que vai resolver o problema da nação, mas é preciso investir na qualidade do ensino. Professores deveriam ganhar o peso em ouro, e não os políticos.

Político ladrão deveria ir para a força, em praça pública, para mostrar aos demais que o crime não compensa. É uma ideia retrógrada, sim, admi-

to, mas se mesmo depois do início da maior caçada a corruptos da história do País alguns espertos continuaram a praticar o toma-lá-dá-cá, o que fazer?

Temos muita complacência com político de terno alinhado que não vale uma única pipoca, e descemos o sarrafo em quem esmola na rua, pois perdeu tudo após anos de luta; desistiu, se entregou às drogas e vive somente para ocupar espaço.

O Brasil não vai pra frente pois nenhum brasileiro tem um projeto para o País. Só há demagogia, hipocrisia, lucro rápido e bananas para o povo. Que País é esse?

Essa é uma pergunta de difícil resposta, pois todas estão certas e, ao mesmo tempo, erradas. Há mais de 500 anos a grande maioria tenta sobreviver da melhor forma, honestamente, e se sujeitando às variações de humor dos governantes, que para roubar mais inventam taxas, impostos e propinas, sem dar à sociedade nada em troca, a não ser mais diferença social, miséria e calamidade pública.

Não vai demorar para a situação ficar insuportável. Não vai demorar para o Estado falir. Algumas unidades da federação já estão agonizando. E, o pior, é que ninguém enxerga isso, pois estão todos preocupados em salvar o próprio umbigo, ou roubar mais enquanto é tempo.

E ao povo, cabe pagar seus impostos, em dia, muitos deles descontados em folha de pagamento ou embutidos nos produtos das prateleiras dos supermercados, pois é assim que se faz aqui, no Brasil.

Alexandre Akashi
Editor

Renault faz Sandero apimentado

Com o DNA da Renault Sport, o Sandero R.S. 2.0 ganha um visual ainda mais esportivo com a nova série limitada batizada de Racing Spirit, que agora traz de série pneus Michelin PS4 associados a rodas de 17 polegadas, com pinças de freio e a parte central pintadas em vermelho, mesma cor do contorno inferior do para-choque, com desenho das lâminas em estilo F1,

espelhos retrovisores, difusor e nova faixa lateral com a inscrição "Racing Spirit".

O motor 2.0 aspirado, entrega 150 cv e 20,9 kgfm com etanol, e está associado a um câmbio manual de 6 velocidades. Faz de 0 a 100 km/h em 8 segundos e atinge velocidade máxima de 202 km/h. Destaque para o sistema R.S. Drive é possível escolher ainda entre três modos de condução: Standard, Sport e Sport+. **FA**



Série limitada Racing Spirit custa R\$ 66.400



Conta com motor 2.0 de 150 cv, para fazer de 0 a 100 km/h em 8 s

VW Fox 2018 fica mais completo



Todas as versões contam com central multimídia

A linha 2018 do VW Fox chega com novos equipamentos de série. A versão de entrada Trendline, passa a contar com sistema "Composition Touch", com tela sensível ao toque de 6,5" e capaz de realizar o espelhamento da tela do celular com os sistemas MirrorLink, Apple CarPlay e Google Android Auto.

Agora, as versões Highline, Pepper e CrossFox ganham como

equipamento de série assistente de partida em rampas (HHC), controle eletrônico de estabilidade (ESC) e câmera traseira de auxílio ao estacionamento. Este, por sinal, agora também é oferecido no Fox Comfortline.

Outras novidades são a oferta da roda de liga leve de 16 polegadas com novo visual (estilo "Thor") para o Fox Highline. Motores, câmbios e design permanecem inalterados. **FA**

Chevrolet amplia gama Onix

Posicionado entre as versões LT e LTZ, o Onix Effect chega para ampliar a gama de ofertas do modelo mais vendido no Brasil.

Com detalhes exclusivos, como o kit aerodinâmico composto pelos spoilers frontal e traseiro e pelas saias laterais, o Effect



Versão Effect vem com kit aerodinâmico

vem com rodas são de alumínio aro 15 com acabamento exclusivo em cinza metálico, teto com acabamento preto brilhante e duas opções de cores: Branco Summit e Vermelho Carmim.

O motor é o novo 1.4 ECO Flex de 106 cavalos de potência e conta com transmissão manual de seis marchas. Atinge 180 km/h e faz de 0 a 100 km/h em 10,5 segundos. **FA**

Pósitron apresenta novo alarme

Modelo pode ser controlado por aplicativo de celular iOS e Android

Disponível em quatro versões, a linha de alarmes Cyber 360 promete revolucionar o setor, principalmente o modelo Cyber PX 360 BT, que pode ser acionado por meio de aplicativo de celular (iOS e Android) ou smartwatches, uma vez que possui tecnologia Bluetooth.

Entre os recursos disponíveis no aplicativo, o novo alarme permite parear até quatro veículos em um único celular, acender lanternas e faróis do carro sempre que a ignição foi ligada, e também localizar o veículo no mapa. “Se o motorista esquecer o local em que estacionou o carro, o aplicativo do

alarme registra o local onde foi ativado pela última vez, apontando a sua localização na tela do aparelho”, explica Alexandre Jordão, gerente de Vendas de Aftermarket da PST Pósitron. O modelo tem preço sugerido de R\$ 380.

As outras versões (Exact 360 Cyber FX 360 e Keyless 360) são mais simples e não conversam com o smartphone, porém todas elas dispõem de um recurso bastante interessante: a função resgate. Quando habilitado, ao abrir a porta com o motor em funcionamento, o motorista tem até três minutos para desativar a função, por



Cyber PX 360 BT custa R\$ 380

meio de um botão secreto. Caso não o faça, o alarme bloqueia a ignição e o carro desliga.

Porém é importante ressaltar que a função deve ser habilitada antes do assalto, inclusive na versão com aplicativo de celular. **FA**

Mobil tem novidades para VUCs e motos

Motos e VUCs ganharam lubrificantes específicos da marca Mobil.

Os VUCs contam agora com os óleos lubrificantes Mobil Delvac Utilitário, ideal para quem roda em situações severas de uso, como trânsito intenso

ou que precisam dar partida no motor várias vezes ao dia, pois garante uma rápida lubrificação a todas as partes do motor, mantendo uma película protetora por mais tempo.

Outro diferencial é que proporciona um eficiente



Novo lubrificante para VUCs é recomendado no uso severo, com API 5W30 e 15W40

controle de depósitos e borras, o que contribui para reduzir danos no veículo e paradas indesejadas. Ainda, ajuda a estender o período de troca do óleo e prolonga a vida útil do motor, evitando que o motorista tenha que se preocupar com custos cons-

tantes de manutenção.

Já as motos contam com uma linha completa de produtos, batizada de Authentic é composta por lubrificante, fluido para freios Mobil Super Moto Brake Fluid, fluido para garfos Mobil Super Moto Fork

Oil, lubrificantes de correntes Mobil Super Moto Chain Lube e a graxa para motos Mobil Super Moto Grease.

Recomendado pela Honda, o Mobil Super Moto Authentic 10W-30 é um lubrificante

semisintético para motor de alto desempenho, que proporciona melhor aproveitamento da potência, resistência à oxidação, além de evitar a formação de depósitos graças a sua película de lubrificação resistente, possibilitando maior vida útil do motor. **FA**

Serviços não são commodities

Consumidor deve fazer orçamentos e comparar preços, mas ficar atento pois nem sempre o local mais barato é o melhor



Alexandre Morikawa
Automecânica e Elétrica Morikawa
R. São Paulo de Oliveira, 877
Jd. Cumbica, Guarulhos
(11) 2481-3819



A escolha da oficina deve ser criteriosa; preço é importante mas não é só isso que conta na hora de contratar o serviço

O consumidor está mais exigente em relação aos preços. Isso é um fato. Ainda mais com a internet no bolso, nos celulares. No mercado, o arroz de determinada marca é o mesmo em todo lugar, mas em alguns estabelecimentos custa um pouco mais ou menos. No entanto, serviços automotivos são, em via de regra, de confiança. O consumidor vai onde conhece.

Mas, temos percebido que até mesmo isso tem sido cotado. Recentemente, um cliente deixou de fazer alinhamento e balanceamento aqui por uma diferença de R\$ 30. Preferiu levar o carro em um centro automotivo, des-

ses que realizam este tipo de serviço em alta escala.

Ocorreu porém que ao chegar lá, condenaram diversos componentes, e a conta acabou aumentando, e ficou R\$ 600 mais cara. Era preciso trocar aquelas peças? Não sei dizer. Ao fazer nosso diagnóstico, não encontram nada de errado, mas como não mexemos no carro, impossível ter certeza.

Importante é que, no final das contas, ele acabou fazendo o serviço completo lá. Saiu mais endividado do que gostaria. Poderia ter sido diferente? Talvez. A decisão do cliente é, para nós, mandatória. Se prefere levar onde acha que é mais barato, boa sorte.

Ainda nessa linha de raciocínio, percebemos que o consumidor tem fugido do reparo total do veículo, mas na hora de descobrir qual é o defeito

nos procura, pois sabe que temos capacidade técnica para encontrar o problema.

Não faz tudo aqui, conosco, mas leva para outra oficina fazer, já com o motivo do defeito conhecido. A falta de fidelidade do consumidor é algo que incomoda, mas já temos algumas ideias em mente para não perder mais este tipo de oportunidade.

Não faremos promoção, pois acreditamos que leilão de preços quando o assunto é serviço automotivo é algo muito prejudicial para o mercado como um todo. Cada oficina sabe seus custos operacionais e também o valor de contar com mão de obra qualificada e apta a realizar os serviços com qualidade.

Mas vamos sim premiar os cliente fiéis, que a cada seis meses traz o carro para uma revisão de rotina. Aguardem. ■

Ir ao local mais barato nem sempre significa gastar menos

Burocracia e cuidados com GNV

Simple erro de digitação do Detran requer paciência do consumidor na hora de fazer inspeção de segurança do veículo convertido a gás natural

Divulgação NGK



Claudio Cobeio,
Cobeio Car
R. Américo Brasiliense, 1208
Chácara Sto. Antônio
(11) 5181-8447



Quem tem carro a GNV deve ficar atento à manutenção preventiva e trocar as velas de ignição com maior frequência

A burocracia dos departamentos de trânsito no Brasil é algo impressionante. Recentemente, levei um veículo com GNV para fazer inspeção de retirada do equipamento em um posto credenciado, que há anos sou cliente. Levo lá todos os veículos dos meus clientes, e os recomendo pois sempre me trataram com respeito e cordialidade. Mas, dessa vez, tive de ter paciência.

A culpa não era do posto, mas, sim, do Detran. Fiquei mais de quatro horas aguardando a liberação da autorização de inspeção do veículo, para a retirada do kit GNV, por causa de um simples erro de

digitação: apesar de no documento do carro constar corretamente, no arquivo do Detran estava escrito 'Veículo adaptado para uso de GNC'.

Por uma simples letra digitada errada o sistema não liberava a autorização. Foi preciso muita conversa entre o responsável do posto de inspeção e o atendente do Detran para que eu pudesse sair de lá com o serviço realizado.

GNV

Anos atrás, muitos motoristas adaptaram os carros para uso do GNV, pois tratava-se de um excelente negócio para quem rodava muito. E ainda é.

No entanto, o uso desse combustível requer atenção maior do motorista, no quesito manutenção preventiva. Velas de ignição e filtro de ar são os dois itens que requerem mais atenção, pois se desgastam

mais rapidamente. A explicação é simples: para se obter melhor rendimento do combustível, a quantidade de ar na mistura e a faísca necessária para a combustão precisam ser a mais próxima do ideal, assim é recomendável rodar sempre com filtro e velas em perfeitas condições. O melhor é a troca do elemento filtrante a cada 10.000 km, e as velas a cada 40.000 km.

É importante dizer também que, para quem tem interesse em converter o veículo para GNV, o carro deve passar por inspeção de segurança anualmente, sempre que for feito o licenciamento e, a cada 5 anos, é preciso realizar reteste do cilindro de gás. Estes dois itens trazem um custo adicional para os motoristas, e por isso é preciso fazer as contas para saber se vale a pena investir na conversão. **EA**

Uso do GNV ainda é bom negócio para quem roda muito

Evoque: beleza e alto custo de manu

Preços de peças de manutenção corretiva são elevadas até mesmo fora da concessionária do veículo cheio de estilo; defeitos mais encontrados foram com injetores, bomba de alta

Alexandre Akashi



Marcelo Navega
Navega Mecânica
Rua Gaivotas, 860 -
Moema
(11) 5055 9992
www.navegameca-
nica.com.br



Mesmo usado, o Land Rover Range Rover Evoque custa cerca de R\$ 100.000, e boa parte das manutenções corretivas não saem por

O Land Rover Range Rover Evoque chama atenção não só pela marca, qualidade, conjunto mas também pelo estilo e beleza. Para aqueles que já conseguem comprar um usado, vou relatar nossa experiência com a manutenção desse automóvel.

O veículo foi lançado no Brasil em 2011 como modelo 2012, com duas ou quatro portas. Na tabela Fipe, o mais em conta é a versão Pure Tech 2.0

Troca de pastilhas e discos de freios custam em média R\$ 2.500

automática de 3 portas, por R\$ 111.139, porém é possível encontrar unidades por R\$ 100.000 nos sites de venda de carros.

Já tivemos diversas passagens de Evoque em nossa oficina, algumas para revisão de rotina e outras com problemas a corrigir. Dois alternadores foram trocados, não encontramos peça para repará-los, o preço do alternador novo é de aproximadamente R\$ 4.500. Uma delas tinha baixa km, cerca de 30 mil, já a outra com 80.000 km.

Trocamos também três bombas de alta pressão de combustível, outra peça que custa por volta de R\$ 4.000. Por

ter preço elevado, compramos uma no mercado paralelo, importada, mais acessível. As demais adquirimos na concessionária, não tivemos alternativa.

Também já trocamos injetores de combustível. O principal sintoma do veículo é falha na aceleração. O diagnóstico é simples: remoção dos injetores para teste em bancada. Há quem opte pela limpeza com máquinas especializadas, mas particularmente recomendo troca das peças, pois há incidência de retorno da falha. Já encontramos os injetores para este carro fora da concessionária por aproximadamente R\$ 1.200 cada.

tenção

ria, porém é um
ta e alternador

Fotos: Alexandre Akashi



Bicos injetores custam aproximadamente R\$ 1.200 cada



Alternador novo vale R\$ 4.500



Buchas de suspensão desgastada



menos de R\$ 5.000



As rodas são aro 20", muito bonitas, mas jogo de pneus pode custar em torno de R\$ 4.000

Um serviço de freio com substituição de pastilhas e discos, se comprados de fabricantes nacionais, de qualidade, gasta-se hoje em torno de R\$ 2.500. O motorista deve ficar atento a este serviço, pois para sua realização é necessário o uso de equipamentos auxiliar de diagnóstico.

Os pneus são aro 20 se for de marca consolidada no Brasil, custará em

torno de R\$ 1.000 cada.

Não é um carro que apresenta muitos problemas, considero um veículo de qualidade em relação à demanda por manutenção em geral. Porém, como todos automóveis, deve ser usado de forma adequada e feitas as manutenções periodicamente (recomendo a cada 10.000 km). Quando comprar atente pelas manutenções

feitas, funcionamento geral de seus recursos internos e aparência tanto externa quanto interna. Qualquer peça desse carro tem seu valor proporcional ao preço do veículo.

Finalizo dizendo, ter na mão essa "máquina" sem que esteja perfeita, pode não ser tão prazeroso e te dar a sensação de estar com uma "bomba" na mão.

FA

O poder da vela de ignição

VW Jetta Variant 2.5 com apenas 60.000 km tinha elevadíssimo consumo de combustível; velas originais estavam boas, mas eram do modelo mais simples

Fotos: Alexandre Akashi



Engº Sergio Torigoe
Centro de
Diagnóstico
Automotivo Torigoe
Rua Serra de Botuca-
tú, 2724
(11) 2097-8440



O veículo chegou na oficina fazendo menos de 3 km/l, e não tinha nenhum problema mecânico ou eletrônico; trocamos as velas originais por outras, de iridium, e o resultado foi acima do esperado: consumo de 12 km/l na estrada



Existem milagres que somente quem acredita no poder da manutenção preventiva consegue explicar. Este é um deles e aconteceu bem aqui, no Centro de Diagnóstico Automotivo Torigoe. O veículo, um VW Jetta Variant 2.5 2012/2012, com apenas 60.000 km. O cliente chegou reclamando de alto consumo de combustível. Segundo ele, o carro não fazia mais do que 3 km/l com gasolina na cidade.

Elevado consumo significa que algo está errado com o carro ou com o motorista. Assim, é importante saber como o cliente conduz o veículo, antes de tentar qualquer intervenção. Não era o caso, pois o dono do Jetta é um cliente antigo, que sabe dirigir de forma econômica.

Assim, iniciamos a busca de

soluções com um procedimento básico, com ajuda de um scanner automotivo para saber se havia algum componente eletrônico com falha. Para nossa surpresa não havia nenhuma falha e, como o carro é relativamente novo, havia pouco a ser feito.

Nestes casos o que deve ser feito é melhorar a qualidade da combustão interna, pois consumo alto é típico de má combustão. Assim, o procedimento foi efetuar a troca de velas e filtro de ar, porém ao remover as velas encontramos algo curioso: as velas não estavam ruins, mas percebemos que eram velas comuns, e ainda originais de fábrica.

Para melhorar a combustão, sugerimos a troca das velas comuns por velas de iridium, da mesma marca que estavam no carro. São peças que custam bem mais caro, mas produzem uma faísca mais forte. Vale lembrar que este modelo de Jetta tem cinco cilindros e, consequentemente, utiliza cinco velas.

Completamos o serviço com a limpeza do corpo de borboletas, como procedimento normal de uma manutenção preventiva.

O resultado veio uma semana depois. O cliente voltou à oficina para agradecer. Disse que o carro passou a fazer até 12 km/l na estrada, e média de 8 km/l na cidade. Excelente. Só achei estranho um carro dessa categoria sair de fábrica com velas convencionais, pois a durabilidade das velas de iridium é bem superior, e que por um longo período, o veículo manterá essa performance.

Este caso exemplifica de forma concreta o quanto é importante o motorista realizar manutenções preventivas, e também o quanto é importante levá-lo a profissionais que conhecem bem o funcionamento do veículo.

Se tivesse substituído as velas por outras iguais, provavelmente não teria obtido o mesmo resultado, e o cliente não teria ficado satisfeito. ■

Vela de iridium custa mais caro, mas tem melhor performance



Suspensão elevada absorve bem irregularidades



Na traseira, nada de novo nesta versão



Volante com base reta é destaque do interior



Nessa versão o capô é mais alto e reforça a aparência robusta

Aventureiro de boutique

ANTONIO PUGA

Os fabricantes de automóveis constantemente investem em modelos que passam por um “banho” de acessórios, mudanças de detalhes, mas no fundo é o mesmo carro, só que mais caro. Este é o caso do Gol Track.

Destacando-se na paisagem de tantos veículos em tons preto, prata e branco, o laranja chama a atenção. Mas também sobressaem pelas diferenças externas como os faróis duplos com máscara negra e faróis de neblina. O capô é mais alto e reforça a aparência robusta, típica de um aventureiro de boutique. Internamente o estilo aventura prevalece, mas em tons escuros.

O preço da cor laranja tem

custo alto: R\$ 1.780. Somado ao valor básico do carro, de R\$ 43.990, eleva o preço para R\$ 45.770. No entanto, vem com itens de série interessantes, como o sistema de infotainment “Media Plus”, que oferece funções como rádio, leitor de arquivos MP3, Bluetooth com streaming de áudio e entradas USB, SD.

Rodar com o Gol Track em um circuito misto (área urbana e estrada), não chega a ser uma aventura emocionante. Na verdade não tem essa necessidade, porque não se pode esquecer que estamos em um Gol com motor um litro 3 cilindros.

Vale a pena pagar para ter esta versão? A resposta não é tão simples quanto parece. Como ele é recheado de acessórios, tem estilo próprio e se diferencia dos

sempre iguais modelos que circulam pelas ruas, a justificativa pode ser por aí.

Mas existem outras justificativas mais técnicas, como o de ter em mãos um carro conhecido, mecânica com preço razoável, rede ampla de concessionárias, o câmbio manual de cinco velocidades tem trocas bem ajustadas, ou pelo conjunto de suspensão, um pouco mais elevado em comparação ao resto da gama, que absorve bem as irregularidades do piso.

Ao longo da avaliação o compacto não comprometeu, teve um desempenho satisfatório, o consumo de combustível não foi dos piores, ficando na faixa de 13 km/l (centro urbano) e 14,8 km/l em estrada, quando abastecido com gasolina. **EA**

Na cor laranja, Gol Track 1.0 de três cilindros custa R\$ 45.770. Vale a pena? Ampla lista de itens de série pode ser o diferencial

FICHA TÉCNICA VW GOL TRACK

Motor: dianteiro, transversal, flex, três cilindros, 12v, comando de válvulas variável na admissão, 999 cm³, 82/75 cv a 6250 rpm (e/g), 10,4/9,7 Kgfm a 3000 rpm (e/g); diâmetro x curso: 74,5 x 76,4 mm; taxa de compressão: 11,5:1

Câmbio: manual de cinco marchas

Tração: dianteira

Direção: assistência hidráulica

Suspensão: independente tipo McPherson na dianteira e eixo de torção na traseira

Freios: dianteiros a disco ventilados e tambor na traseira

Rodas e pneus: liga leve, 195/55 R15

Dimensões: comprimento, 3892 mm; largura, 1656 mm; altura, 1474 mm; entre-eixos, 2467 mm, peso, 990 kg, porta-malas, 285 l; tanque de combustível, 55 l

Desempenho: velocidade máxima, 169 km/h; aceleração 0 a 100 km/h: 13,3 s

Consumo PBE-V Inmetro: cidade – 8,8/10,3 km/l (e/g); estrada – 12,9/14,5 km/l (e/g)



Teste drive em circuito off road foi criado especialmente para mostrar o potencial dos veículos

Aventura com estilo

Montadora investe em atividades de fim de semana para proprietários da marca desfrutarem todo o potencial do jipe 4x4



Antonio Puga
redacao@jornalfarolalto.com.br

Grande parte dos proprietários de veículos 4X4 raramente tem a coragem de colocar seu jipinho no meio da lama, enfrentar toda espécie de obstáculos ou uma centena de desafios. Para quebrar este tipo de resistência, fabricantes e a rede de concessionárias procuram investir em atividades nos finais de semana para que as pessoas realmente conheçam o potencial do veículo.

Um exemplo é a Troller que periodicamente promove ralis e passeios para os proprietários desfrutarem de todos os equipamentos do veí-

culo. Foi em Itupeva (SP) que o Farol Alto participou de um "rali", organizado pela marca destinado a jornalistas automotivos, para que enfrentasse todas as dificuldades de um terreno próprio de quem participa de competições de off road. Depressões, lama, chuva, mato, pedra, subida e descida íngremes. No total foram cerca de dez quilômetros.

Feito para enfrentar terrenos irregulares, desde que a Troller foi adquirida pela Ford, o TR4 passou por mudanças importantes, para deixá-lo mais próximo de um veículo do dia a dia. Não é

uma tarefa das mais fáceis, até porque o design e a estrutura são de um modelo pronto para subir uma rampa muito inclinada ou atravessar um mar de lama.

O interior também não difere da proposta da marca para o TR4. Claro que há mudanças que tornam a cabine menos trilha e mais acessível para quem não está acostumado a este tipo de veículo. Mas para quem não abre mão de carregar grandes bagagens, é melhor esquecer. O porta-malas tem capacidade de 134 litros. Ou seja, uma mochila já ocupa

Fotos: Divulgação



Com técnica, é possível atravessar até mesmo um mar de lama



Assim como passar por áreas alagadas



E enfrentar descidas e subidas íngremes



Versão Bold é limitada a 180 unidades



Tem pintura em dois tons



E vem com snorkel de série



Por dentro, conta com central multimídia

boa parte do espaço.

Sem medo da trilha

A pista de off road, com direito a planilha, navegador e até o "Zequinha" (apelido do carona), era bem próxima do que os pilotos que participam da Copa Troller enfrentam durante a competição. Desde o ponto de partida o jipinho roda com a tração 4x4. Para aciona-la um seletor localizado próximo a alavanca de câmbio facilita a vida do piloto, que pode fazer a operação com o carro andando em uma velocidade de até 60 km/h. Já a reduzida tem que parar.

Para quem não está acostumado a dirigir um Troller a diferença é bastante significativa, principalmente em relação à caixa de transmissão,

onde a relação entre as marchas é curta, um erro na troca pode levar o carro a "morrer". A altura do banco também deve incomodar aos pilotos de primeira vez. Embora depois de meia dúzia de buracos e sacudidas fatalmente ficará acostumado.

O teste só reforçou quanto o TR4 foi desenvolvido para enfrentar todo tipo de terreno. Não há obstáculos para ele, pode ser piso desde um piso inclinado ou uma subida que forma um ângulo de quase 90 graus, o carro é capaz de enfrentar, sem contar que oferece segurança em todas as ações.

Mas quem imagina que aventura conjuga com economia de combustível, é melhor mudar de ideia, porque

sua média fica na faixa de 7 km/l, e tende a ser mais baixa ainda, quando o circuito exigir mais do veículo, como subidas íngremes ou pisos com depressões.

Com preço sugerido de R\$ 127.088, o TR4 pode ser uma opção para quem deseja se transformar em um trilheiro de final de semana. Afinal, o jipinho tem todos os equipamentos para enfrentar todo tipo de solo (terra ou asfalto), sem qualquer dificuldade.

Mas para aqueles que não desejam tanto assim ver o carro coberto de lama, mato e sujo, a Troller lança uma nova "fornada" da versão Bold, série limitada de 180 unidades, e vem de fábrica com snorkel, central multimídia e pintura especial em dois tons.

FICHA TÉCNICA TROLLER T4 BOLD 3.2 TURBO

Motor: dianteiro, longitudinal, diesel, 5 cilindros, turbo, injeção direta, 3198 cm³, 20 v, 200 cv a 3500 rpm, 47,9 kgfm a 1750 rpm; diâmetro x curso: 89,9 x 100,76 mm; taxa de compressão: 15,5:1

Câmbio: manual, 6 marchas

Tração: 4x4

Direção: assistência hidráulica

Suspensão: eixo rígido na dianteira e na traseira

Freios: Discos ventilados na dianteira e sólidos na traseira

Rodas e pneus: liga leve, 255/65 R17

Dimensões: comprimento, 4095 mm; largura, 1870 mm; altura, 1966 mm; entre-eixos, 2585 mm, peso, 2140 kg, porta-malas, 134 l; tanque de combustível, 62 l

Desempenho: velocidade máxima, 180 km/h; aceleração 0 a 100 km/h: 12,3 s

Consumo PBE-V Inmetro: cidade – 9,8 km/l; estrada – 12,3 km/l



Até a traseira é bem resolvida



Porta-malas, de 437 litros, é bem espaçoso



Por dentro, plásticos sem muita sofisticação

Design chama atenção por onde passa, com estrutura robusta e linha de cintura alta

Bonito por fora, mas por dentro...

Acabamento interno poderia ser um pouco mais requintado para combinar com o excelente trabalho estético do modelo

FICHA TÉCNICA RENAULT CAPTUR

Motor: dianteiro, transversal, flex, quatro cilindros, 16v, 1998 cm³, 148/143 cv a 5750 rpm (e/g), 20,9/20,2 Kgf/m a 4000 rpm (e/g); diâmetro e curso: 82,7mm x 93mm; taxa de compressão: 11,2:1

Câmbio: automático, 4 marchas

Tração: dianteira

Direção: assistência eletro-hidráulica

Suspensão: independente tipo McPherson na dianteira e eixo de torção na traseira

Freios: a disco ventilados na dianteira e tambor na traseira

Rodas e pneus: liga leve, 215/60 R17

Dimensões: comprimento, 4329 mm; largura, 1813 mm; altura, 1619 mm; entre-eixos, 2676 mm, peso, 1352 kg, porta-malas, 437 l; tanque de combustível, 50 l

Desempenho: velocidade máxima, 179 km/h; aceleração 0 a 100 km/h: 10,9 s

Consumo PBE-V Inmetro: cidade - 6,2/7,3 km/l (e/g); estrada - 8,8/10,8 km/l (e/g)

ANTONIO PUGA

Oditado que diz “quem vê cara não vê coração”, é muito bem aplicado ao Renault Captur. Sem dúvida alguma o SUV tem na sua parte externa o principal cartão de visita. Não há como passar incólume ao conjunto ótico com LEDs, a aparência robusta, a cintura alta nas laterais e a parte traseira se destacando.

O interior do carro também não esconde o efeito chamariz. É confortável, a posição de dirigir é alta (realmente), o painel tem fácil visual, o espaço para os ocupantes é dos melhores. Cartão e start/stop para ligar o carro. Ou seja, é para conquistar.

Mas se o impulso é um ente perigoso para se comprar um

automóvel, o olhar mais atento acaba contribuindo para pensar se vale a pena investir R\$ 88.490 em um veículo que tem câmbio automático de quatro marchas, não há luzes no quebra-sol, e consumo de combustível mediano. Durante o teste de **Farol Alto**, em circuito urbano e rodovia, a média foi de 10,4 km/l, com gasolina.

Teste na estrada

O Captur oferece algumas sensações que acabam sendo contraditórias. O design é dos mais interessantes, chama a atenção por onde passa. O interior tem acabamento bom, mas sem grande luxo. A vida a bordo não é das piores, no entanto pequenos detalhes poderiam mudar, como tornar realmente o volante

multifunção e eliminar de vez o comando satélite do som.

A caixa de transmissão dá trancos e é inegável que o carro pede mais do que as quatro marchas. Isso é percebido nas retomadas e ultrapassagens, quando o veículo procura fôlego para completar a ação.

O conjunto de suspensão é acertado, entretanto o motorista sente as irregularidades do piso, mas nada que chegue a incomodar os ocupantes. O nível acústico é muito bom, mesmo em alta velocidade o ronco do motor não aparece.

No geral, o SUV tem seus méritos, embora fique devendo em pontos que não poderia como o consumo de combustível e a visibilidade ruim da central multimídia. **FA**



Suspensão elevada ajuda a passar obstáculos



Porta-mala leva 363 litros de bagagem



Central multimídia conta com câmera de ré



Versão topo de linha, EXL, custa R\$ 83.400 e vem com bons itens de série como câmbio CVT

Honda, mas com restrições

Alguns detalhes não agradaram, como o barulho de combustível vindo do tanque e o ajuste de suspensão, um pouco duro demais

O WR-V decepcionou na semana de teste que a montadora ofereceu ao Farol Alto. Afinal, a fama precede a marca e mantê-la sempre em níveis elevados requer muito esforço. Algo que aparentemente passou despercebido no veículo avaliado, um topo de linha EXL que custa a partir de R\$ 83.400 (pintura sólida - pintura metálica ou perolizada: R\$ 990, e pintura especial: R\$ 1.290).

A suspensão é dura demais. Algo que pode ser justificável pela má condição das vias brasileiras, mas comparado com a concorrência, indica necessidade de ajuste. E, como se sente nos rins cada solavanco, o painel range um ruído que outros modelos da marca não soltam.

Segundo a Honda, o ruído

ocorreu por erro de calibração dos pneus. A montadora informou que removeu e reinstalou o painel, e o barulho persistiu. Ao verificar a calibração dos pneus, descobriu que estavam com 36 libras, quando o correto é 30.

Porém algo que chamou muito atenção foi o barulho de combustível vindo do tanque, sempre que se freia e acelera o carro, com 3/4 da capacidade. A Honda esclarece que essa é uma característica do modelo, que por não ser muito grande, não dispõe de aletas internas divisórias, o que causa o ruído.

Outro item que deveria ser mais bem projetado é o freio traseiro, que na versão brasileira é a tambor. Ok, custa mais barato e o tupiniquim pouco nota as

diferenças de eficiência para o freio a disco, mas até quando o consumidor pagará tão caro para ter tecnologia ultrapassada nos lançamentos?

Tudo isso pode ser exagero de quem espera muito de um veículo compacto para aventuras urbanas, mas se tratando de um Honda, esses detalhes não poderiam passar despercebidos, ainda mais em um veículo de avaliação de imprensa.

No entanto, se nada disso foi empecilho para o futuro proprietário, todo o resto do veículo é satisfatório. O motor 1.5l acoplado ao câmbio CVT cumpre bem o papel de levar os ocupantes de forma suave e econômica: com etanol, fez média 11 km/l na estrada e 8,5 km/l na cidade.

FICHA TÉCNICA HONDA WR-V

Motor: 4 cilindros em linha 1.5, 16V, comando variável i-VTEC, 1496 cm³, flex (gasolina e/ou etanol), 116/115 cv a 6.000 rpm (e/g); 15,3 /15,2 kgfm a 4.800 rpm (e/g)

Transmissão: CVT (continuamente variável)

Direção: assistência elétrica

Suspensão: McPherson (dianteira) e eixo de torção (traseira)

Freios: disco ventilado (dianteiro) e tambor (traseiro)

Tração: dianteira
Distância de solo: 20,7 cm

Ângulos de ataque e saída: 21° e 33°

Pneus: 195/60 R16

Porta-malas: 363 litros (1.045 litros com os bancos rebatidos)

Tanque: 46 litros

Peso: 1.130 kg

Consumo cidade: 11,7 km/l (g) e 8,1 km/l (e)

Consumo estrada: 12,4 km/l (g) e 8,8 km/l (e)



Porta-malas tem capacidade para 306 litros



Motor 1.4 turbo desenvolve 153 cv



Ergonomia e dirigibilidade se destacam

Versão avaliada, LTZ, tem preço sugerido de R\$ 92.900

Tecnologia para andar Agora com motor de injeção direta turbo, o SUV compacto da GM vem recheado de mimos para agradar os clientes da marca

FICHA TÉCNICA CHEVROLET TRACKER LTZ

Motor: dianteiro, transversal, flex, quatro cilindros, 1.4, 16v, 153 cv a 5200 rpm (etanol)/150 cv a 5650 rpm (gasolina), 24,5 kgfm a 2000 rpm (e)/24 Kgfm a 2100 (g) rpm

Câmbio: automático, 6 marchas

Tração: dianteira

Direção: elétrica

Suspensão: independente tipo McPherson na dianteira e eixo de torção na traseira

Freios: dianteiros a disco ventilado e tambor na traseira

Rodas e pneus: liga leve, 215/55 R18

Dimensões: comprimento, 4258 mm; largura, 1776 mm; altura, 1678 mm; entre-eixos, 2555 mm, peso, 1413 kg, porta-malas, 306 l; tanque de combustível, 53 l

Desempenho: velocidade máxima, 198 km/h; aceleração 0 a 100 km/h: 9,8 s

Consumo PBE-V Inmetro: cidade – 7,3/10,6 km/l (e/g); estrada – 8,2/11,7 km/l (e/g)

ANTONIO PUGA

A GM atualizou e recheou o Tracker com equipamentos suficientes para fazer frente aos adversários. As mudanças foram favoráveis, até porque se isso não ocorresse o Tracker ficaria fechando a fila do segmento. **Farol Alto** testou a versão mais completa, LTZ, que traz um pacote bem interessante de equipamentos: luz de condução diurna; coluna de direção com ajuste de altura e profundidade; controlador de velocidade de cruzeiro; sistema Stop/Start; retrovisores com alerta de ponto cego; câmera de ré com alerta de movimentação traseira; lanternas com LED; teto solar elétrico entre outros.

De um modo geral o car-

ro agrada seja na parte externa quanto internamente. A cabine oferece conforto e espaço para os cinco ocupantes. Ergonomia e dirigibilidade também se destacam. Aliás, não poderia ser diferente para um carro que tem preço sugerido de R\$ 92.900. O nível de ruído interno é satisfatório, o ronco do propulsor não chega a invadir o habitáculo.

O painel de instrumentos oferece boa visibilidade e os instrumentos não exigem um nível de conhecimento elevado. Outro ponto favorável é o sistema de alerta de ponto cego nos retrovisores, embora o sistema exija um pouco de paciência ao condutor até que ele se acostume a todo instante a luz ficar piscando de um lado ou de outro.

A caixa de marchas de seis

velocidades tem engates bem ajustados, embora nas retomadas aconteça um hiato. No modo sequencial as trocas são feitas em botão na alavanca, o que acaba enrolando o motorista pouco acostumado. O motor 1.4 tem desempenho e nos 1.500 giros tem torque suficiente para o desempenho do veículo.

Em termos de consumo o Tracker não disputa o título de “sedento do ano”. Ao longo da avaliação que envolveu rodovia e centro urbano, a média foi de 12,5 km/l na estrada, enquanto na cidade faixa de 8,3 km/l. Mas o conjunto de suspensão repassa um pouco da irregularidade.

O resultado é que o Tracker tem seus méritos até porque em sua versão top conta com um bom nível de equipamentos. **FA**



Traseira bem resolvida, com lanternas LED



Porta-malas espaçoso, de 480 litros



Conforto interior é amplo e muito agradável



Faróis Full LED de alta potência têm visual agressivo e agradável; preço é alto: R\$ 244,000

Mais cavalos e diversão

A Audi incrementou a linha do sedan A4 com a versão de 252 cv, e isso deixou o modelo muito mais divertido de dirigir. Afinal, são 62 cv a mais do que a versão de entrada, Attraction, que tem 190 cv. Mas, será que vale a pena?

A pergunta se baseia no fato de que a versão de entrada custa R\$ 159.900, e a avaliada, R\$ 244.000. São R\$ 84.100 a mais. Claro que não é somente a diferença de potência, o 252 cv vem com uma lista enorme de itens de série que a Attraction não tem, ou pode ser adquirida como opcional.

Levando tudo em consideração, a resposta é sim. Vale a pena. Mas, se o custo fica alto demais e a ideia é chegar bem

a qualquer lugar, a versão de entrada cumpre bem o papel.

Porém, para quem é mais exigente e pode pagar, o A4 Ambition 2.0 TFSI Quattro leva a patamares superiores, apesar de ainda não contar com itens de série como controle de cruzeiro adaptativo ou faróis altos automáticos, ou até mesmo os tão esperados faróis de matriz de leds.

Os 62 cv a mais de potência ampliam os sentidos e trazem mais divertimento à condução. O A4, apesar de ser um sedan bastante conservador, se torna um modelo com esportividade aguçada, e com a tração 4x4 sob demanda, fica fácil contornar curvas fechadas em alta velocidade. Dá para acelerar enquanto outros pisam no freio.

Versão topo de linha do sedan A4 conta com 62 cv de potência a mais, o que reflete em maior prazer ao dirigir

Até mesmo no trânsito intenso o carro é bom. As arrancadas rápidas garantem sempre um bom posicionamento na pista, e mesmo com um conjunto de suspensão firme, é confortável e agradável. Mas, existe um porém. O modelo avaliado tinha o pacote opcional Assistance City, que inclui os sistemas Audi Pre Sense Rear, Audi Side Assist e a câmera de ré. No congestionamento, por duas vezes, o Pre Sense Rear disparou e apertou o cinto de segurança por alguns segundos, com o carro parado. Um susto e tanto. E o motivo é o pior: motociclistas em alta velocidade passando pelo corredor, entre os carros. Essa é uma tecnologia que não cabe no Brasil.

FICHA TÉCNICA AUDI A4 SEDAN AMBITION

Motor: gasolina, 4 cilindros em linha 2.0, 16V, injeção direta e indireta, comando variável, 252 cv entre 5.000 e 6.000 rpm; 370 Nm entre 1.600 e 4.500 rpm
Transmissão: dupla embreagem Stronic 7 marchas
Direção: assistência elétrica
Tração: integral
Porta-malas: 480 litros
Tanque: 58 litros
Peso: 1.510 kg
Altura: 1.427 mm
Largura: 1.842 mm
Comprimento: 4.726 mm
0 a 100 km/h: 5,8 s
Velocidade máxima: 250 km/h (limitada eletronicamente)



Com pegada mais esportiva, o A3 Sedan 2.0 acelera fácil a 250 km/h

Virtual Cockpit é destaque da versão, porém item é opcional e custa caro



Audi mostra novos sedan e SUV

Para quem quer um compacto com mais esportividade ou SUV com motor flex, eis as opções da marca alemã



Alexandre Akashi
aleakashi@
jornalfarolalto.
com.br

De uma única vez a Audi lançou duas novidades em veículos que já comercializa no mercado: o A3 Sedan Ambition e o Q3 1.4 Flex. O sedan conta com novo motor a gasolina 2.0 litros, de 220 cv de potência e 350 Nm de torque máximo e tem como principal atrativo o Virtual Cockpit no painel de instrumentos (opcional). Ao invés do tradicional conjunto de velocímetro e conta-giros, conta com tela digital de alta definição de 12,3 polegadas.

O motor é o conhecido EA888 com dupla injeção (dire-

ta e indireta). Uma novidade é o sistema de arrefecimento sem válvula termostática, controlado por um sistema de válvula rotativa, que faz o fuido de arrefecimento circular pelo motor sob demanda e, assim, permitir maior controle térmico.

Já o SUV compacto Q3 também traz como novidade um novo motor, 1.4 Flex, com 150 cv de potência e 250 Nm de torque máximo. Este novo motor substitui o anterior, somente a gasolina, e passa a ser item de série em todas as três versões do modelo: Attraction, Ambiente e Ambition.

Ao volante

O motor 1.4 Flex de injeção direta do Q3 não é exatamente uma novidade, uma vez que já equipa o sedan A3, na versão de entrada. E, como o pequeno SUV já tinha um motor do mesmo tamanho, somente a gasolina, houve pouca melhora em desempenho e performance com o uso do etanol, mesmo porque a marca manteve os valores de potência e torque, independentemente do tipo de combustível utilizado no tanque.

A Audi explica que no processo de adaptação do motor,



Sem alterações externas, o Q3 mantém estilo limpo e sóbrio



Nível de sofisticação interna é simples, mas ainda assim agradável

as peças que mantêm contato com o combustível, como tanque, galerias, bombas de alimentação, entre outras, recebem tratamentos diferentes para o etanol. Além disso, equipou o propulsor com um sensor que reconhece a mistura de combustível antes da queima devido à maior precisão exigida por um sistema com turbina, criando uma referência para o módulo de injeção – que também tem calibração diferente.

A3 2.0

Com novo e mais potente motor, o A3 Sedan se torna um carro muito mais divertido de dirigir, ainda mais para quem gosta de andar rápido. Em poucos segundos, o veículo ultrapassa os 200 km/h. Para


se ter ideia do quanto acelera, vai de 0 a 100 km/h em apenas 6,9 segundos, algo excepcional para um carro que está longe de ser um superesportivo.

A Audi informa ainda velocidade máxima de 250 km/h, e deve chegar a isso mesmo, uma vez que os 220 cv do motor empurram apenas 1.320 kg, o que dá relação peso/potência de 6 kg/cv.

Pena que não vem com sistema de tração Quattro, e sim tração dianteira. Se fosse traseira, seria ainda mais divertido. Porém, isso não se torna um problema para quem está atrás do volante. Além da excelente resposta do acelerador, o carro tem itens de conforto como o já citado Virtual Cockpit.

E claro, a versão avaliada

tinha todos os opcionais disponíveis: pacote Ambition Plus, com GPS, smartphone interface, faróis Full LED e lanterna traseira de LED, e pacote Assistance Plus, que inclui controle de cruzeiro adaptativo com Pre Sense Front, Park Assist com câmera de ré, Keyless-Go e assistente para luz alta.

O preço com todos os opcionais fica absurdo, claro. Sem os pacotes, custa R\$ 156.190. O Pacote Navegação/Virtual Cockpit adiciona R\$ 16.500, já o Pacote Ambition Plus mais R\$ 21.000, enquanto o Pacote Assistance Plus, R\$ 15.000. Assim, o modelo completo sai por nada menos do que R\$ 208.690. Se optar por pintura metálica ou perolizada, gasta-se mais R\$ 1.500. 



Motor 1.4 turbo flex de injeção direta desenvolve 150 cv e não chega a ser muito empolgante, mas dá conta do recado

FICHA TÉCNICA AUDI A3 SEDAN 2.0 TFSI

Motor: gasolina, 4 cilindros em linha 2.0, 16V, injeção direta e indireta, comando variável, 220 cv entre 4.500 e 6.200 rpm; 350 Nm entre 1.500 e 4.400 rpm
Transmissão: Stronic 6 marchas
Direção: assistência elétrica
Tração: dianteira
Porta-malas: 425 litros
Tanque: 50 litros
Peso: 1.320 kg
Altura: 1.416 mm
Largura: 1.796 mm
Comprimento: 4.456 mm
0 a 100 km/h: 6,9 s
Velocidade máxima: 250 km/h

FICHA TÉCNICA AUDI Q3 1.4 FLEX

Motor: gasolina/etanol, 4 cilindros em linha 1.4, 16V, injeção direta, comando variável, 150 cv entre 5.000 e 6.000 rpm; 250 Nm entre 1.500 e 3.500 rpm
Transmissão: Stronic 6 marchas
Direção: assistência elétrica
Tração: dianteira
Porta-malas: 460 litros
Tanque: 64 litros
Peso: 1.405 kg
Altura: 1.590 mm
Largura: 1.831 mm
Comprimento: 4.388 mm
0 a 100 km/h: 8,9 s
Velocidade máxima: 204 km/h

Moto Check-Up atende 4 mil motociclistas



Ação realizada em São Paulo pela Abraciclo abordou importância da manutenção e educação no trânsito

Técnicos das montadoras participantes realizaram milhares de inspeções gratuitas nos mais diversos modelos de motocicletas



Marcel Mano
marcel.mano@gmail.com

Realizada pela Abraciclo (Associação Brasileira de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares) em parceria com a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e a Prefeitura de São Paulo, a 20ª edição do MotoCheck-Up aconteceu de 15 a 19 de maio, na Marginal Tietê, em São Paulo, reunindo na somatória cerca de 4 mil motociclistas, atendendo às expectativas da associação, que representa as montadoras das marcas de motocicletas BMW Motorrad, Dafra, Ducati, Harley-Davidson, Honda, Indian, Kawasaki, Suzuki, Triumph e Yamaha, além das bicicletas Caloi, Houston, OX Bike e Sense, no País.

Para facilitar o acesso dos motociclistas que trafegavam pela marginal Tietê na região da ponte Orestes Quêrcia (conhecida como “Estaiadinha”), no lado

oposto ao Parque Anhembi, a ação contou com a colaboração do Comando de Policiamento de Trânsito.

O MotoCheck-Up

Na chegada ao pátio éramos informados para não nos preocuparmos com verificação de documentos ou fiscalização, pois o MotoCheck-Up se tratava de uma verificação e checagem de 21 itens de mecânicos e segurança da motocicleta, e orientação na educação no trânsito.

Sobe queixa de alguns motociclistas, pois as autoridades de trânsito mandavam que seguissem para a entrada do evento e no pátio de entrada éramos orientados de quê quem não quisesse participar poderia sair seguindo em frente, e para fora do pátio. E que ao término teríamos direito a uma troca de óleo da motocicleta, ao que todos

unanimidade aceitaram.

Próxima etapa, uma curta entrevista, sobre se já havia sofrido algum acidente com moto, quanto tempo de aquisição da moto, qual a categoria da habilitação, entre outras.

Seguimos - eu e a Honda XRE 300 Adventure, rumo às áreas de verificação, tipo um box aberto, onde o senhor Miranda, da concessionária STR Motos Honda de Campo Limpo, passou a verificação das luzes do painel de controle, buzinas, setas, farol alto e baixo, manete da embreagem, retrovisores, amortecedores dianteiros e traseiros, manete de freio e luzes de freio acionados no manete e pedal.

Enquanto, Edna, uma mecânica da Yamaha Damar Motos - os atendentes são funcionários de concessionárias da rede das montadoras participantes, realizava a checagem, ainda, da folga



Ação contou com apoio da CET e Polícia Militar, que indicavam a entrada para a inspeção mecânica das motocicletas



Técnico realiza a inspeção em moto; ao lado, motociclistas assistem palestra sobre pilotagem segura e participam de teste de frenagem



do cabo do acelerador, fluído do freio, cavalete central, sistema de transmissão, pneus, escapamento, regulagem e desgaste dos freios, fluído do radiador e nível do óleo.

Todos os itens avaliados em três categorias: ok, atenção e manutenção imediata onde os dois últimos eram explicados e orientados pelos atendentes. A Honda Adventure, com cerca de 1.500 km rodados passou nessa etapa com louvor, acredito que também no menor tempo desses procedimentos.

Seguimos para a palestra sobre pilotagem segura, e assistimos um filme com abordagens sobre “pontos cegos”, os pontos que não somos vistos pelos motoristas, mesmo com a utilização dos espelhos retrovisores dos veículos.

Depois foram explicados e demonstrados na prática como aplicar os freios corretamente nas frenagens, pela instrutora Jaqueline Poltronieri do CETH - Centro Educacional de Trânsito Honda e pelo instrutor Roberto Fávoro do YRA - Yamaha Riding Academy, que passaram importantes dicas para evitar acidentes.

Transcorridos cerca de pouco mais de 40 minutos, todos os participantes recebiam uma fita “Maio Amarelo - Atenção pela Vida” - conscientização e mobilização de motoristas, motociclistas, pedestres e ciclistas para a adoção de comportamentos mais seguros no dia a dia.

No final, ao apresentar a ficha da checagem dos itens da moto, e passar por todas as etapas do processo recebi o vale troca de óleo - óleo Honda no caso das motocicletas da Marca Honda ou Yamalube nas da Marca Yamaha e demais montadoras, para ser substituído nas concessionárias das marcas da grande São Paulo.

Aproveitei e fui confirmar com José Eduardo Ramos Gonçalves, diretor executivo da Abraciclo, minhas impressões sobre essa 20ª edição do MotoCheck-Up, e concordamos; que a redução no número de atividades, em relação a última edição de 2015, trouxe vantagens. A principal, especialmente para os motofretistas, passar menos tempo no check-up. Também a logística ficou menos complexa.

O diretor concluiu aproveitando para anunciar que a Abraciclo em ação paralela, na semana seguinte realizaria 15 blitz educativas - três diárias por cinco dias, espalhadas pela cidade de São Paulo, nas principais vias de acesso as Marginais Tietê e Pinheiros, como as avenidas Bandeirantes, Rebouças, Faria Lima, Tiradentes, Salim Farah Maluf, Aricanduva e Estrada do M'Boi Mirim, entre outras, com a distribuição de 900 mil panfletos educativos. Essas ações também em razão do movimento “Maio Amarelo”.

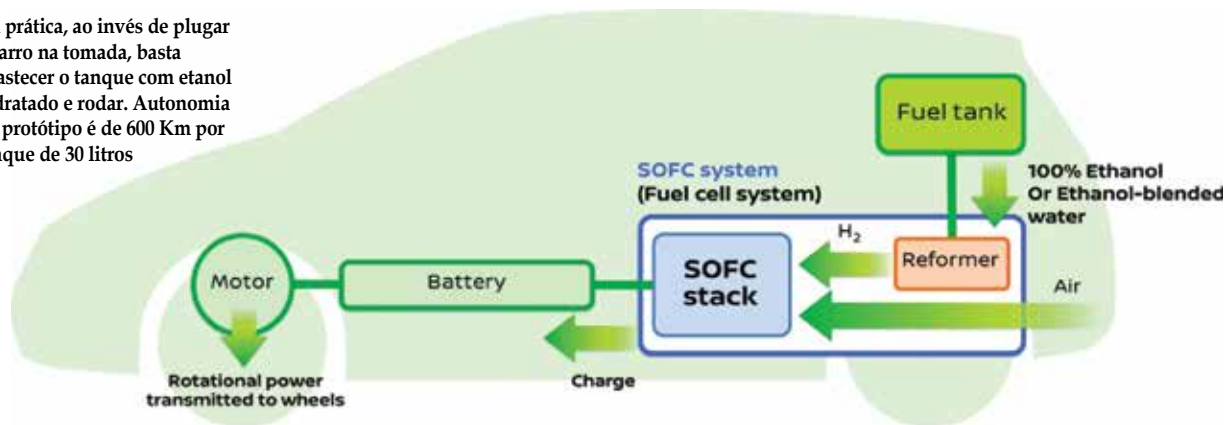
“O MotoCheck-Up aconteceu em São Paulo, num momento em que a sociedade cobra alternativas e soluções em relação ao crescente número de acidentes, ao mesmo tempo que os meios de comunicação vem apurando o aumento do número de acidentes e fatalidades com motociclistas, principalmente nas Marginais Tietê e Pinheiros, neste primeiro semestre. A polêmica se estende a promessa de campanha do Prefeito eleito João Dória, que aumentou os limites de velocidades máximas nas marginais.”

EA

Nissan apresenta carro do futuro

Modelo elétrico foi convertido para usar etanol como combustível para produzir eletricidade a partir de reação química com calor e água

Na prática, ao invés de plugar o carro na tomada, basta abastecer o tanque com etanol hidratado e rodar. Autonomia do protótipo é de 600 Km por tanque de 30 litros



O carro do futuro terá propulsão elétrica. A eletrificação dos motores é um caminho sem volta para muitas montadoras de automóveis. A dúvida é, no entanto, saber qual fonte de energia utilizar para abastecer as baterias.

Na visão da Nissan, há quatro opções: os veículos puramente elétricos, que devem ser carregados diariamente; a combinação com motor a combustão de baixa cilindrada; a célula de combustível abastecida por hidrogênio; e a célula de combustível abastecida por biocombustível, no caso do Brasil, o etanol.

Os veículos com célula de combustível ainda estão em fase de estudo de viabilidade econômica. No caso do hidrogênio, a grande dúvida é: como obtê-lo de forma limpa? O hidrogênio é o gás mais comum no planeta, mas separá-lo pode custar caro.

Uma proposta que começa a ganhar adeptos é a célula de combustível por biocombustível, e a Nissan acaba de apresentar um protótipo de veículo elétrico equipado com este dispositivo. Trata-se de uma van comercializada na Europa, que a engenharia brasileira da montadora, suportada por técnicos japoneses, montou no Brasil para testes de eficiência.

O veículo escolhido, uma van e-NV200, equipado com motor elétrico

e conjunto e baterias de 24kW/h, recebeu um tanque de combustível de 30 litros, em reformador SOFC (sigla em inglês para Célula de Combustível de Óxido Sólido) de 5kW, e a partir de então, ao invés de recarregar o carro na tomada de casa, basta ir ao posto, colocar etanol e sair rodando.

O gerente de Engenharia da Nissan, Ricardo Abe, comenta que dependendo do mercado, ao invés de etanol pode ser utilizada gasolina ou GNV, assim como outros biocombustíveis. “Escolhemos o etanol pois a rede de abastecimento é vasta em todo País”, afirma.

Batizado de Nissan SOFC, o veículo é o primeiro protótipo da marca em todo mundo a utilizar etanol para produzir eletricidade, carregar a bateria e movimentar as rodas. “Foram montados dois veículos, um foi utilizado para testes e outro ficou estático, para demonstração durante as Olimpíadas Rio 2016”, diz Abe ao comentar que a unidade mais rodada foi enviada para o Japão para análises dos dados coletados.

Sem preço e nem prazo para comercialização no Brasil e no mundo, os veículos a célula de combustível tendem a evoluir bastante ainda. Também conhecidos como reformadores, as células de combustível precisam ficar menores e mais leves. Na prática, os reformadores quebram as moléculas do etanol

(fórmula química C_2H_5OH) misturado com três de água ($3H_2O$), resultando seis moléculas de hidrogênio ($6H_2$) e duas de CO_2 ($2CO_2$), a partir de uma reação química entre etanol, água e calor. O CO_2 é descartado na atmosfera e o hidrogênio vira eletricidade que carrega a bateria.

Segundo a Nissan, com 30 litros de etanol comum (que já vem com água na fórmula), é possível rodar cerca de 600 km com o Nissan SOFC, em circuito urbano, lembrando que o modelo conta com sistema de recuperação de energia em desacelerações e frenagens. Pelas contas, o custo de operação é de 10 centavos de real por Km rodado. Para efeito comparativo, o Leaf, modelo 100% elétrico da marca, tem custo de operação de 9 centavos de real por Km rodado, enquanto um veículo a combustão interna apresenta custo de aproximadamente 30 centavos de real por Km.

Em teste drive oferecido pela marca, no estacionamento do estádio do Pacaembu, em São Paulo, foi possível conferir a agilidade do modelo, que mesmo com adição de cerca de 200 kg de equipamentos (tanque de combustível e célula combustível), se comportou como um verdadeiro veículo elétrico: muito torque na saída e silêncio ao rodar, o que destaca bastante os ruídos de suspensão e carroceria. **EA**

anuncie



Farol Alto

Seu consultor de novos e usados

**da oficina para
o dono do carro**

11.2925-7107
contato@jornalfarolalto.com.br

NAKATA®

**PEÇAS PARA
O SEU CARRO, MOTO
OU CAMINHÃO,
TEM QUE SER NAKATA.**

**A ALTA
PERFORMANCE
ESTÁ NO SANGUE.**

Só quem tem o DNA da alta performance no sangue, pode oferecer uma ampla linha de peças para carro, moto ou caminhão. Nakata é qualidade, durabilidade, força e resistência em componentes de suspensão, direção, transmissão, freios e motor. Tudo com a confiança de mais de 60 anos de mercado. Quem quer performance, pede Nakata.



Faça revisões em seu veículo regularmente.



TUDO AZUL. TUDO NAKATA.



0800 707 80 22 • nakata.com.br