

APENAS
R\$ 9,99



CB TWISTER 250

Modelo da Honda é a moto que menos desvalorizou no último ano

FREELANDER 2

Nosso consultor Sergio Torige mostra por que manter um Land Rover usado é para poucos



Faro Alto

Seu Consultor Automotivo de Novos e Usados

Número 56 | Ano 5

SUVs COMPACTOS E O CUSTO POR METRO QUADRADO



Com áreas entre 7,6 e 8,03 m², estes queridinhos consumidor têm preços de aquisição equivalentes ao de imóveis localizados nos bairros mais valorizados da cidade de São Paulo

RENAULT CAPTUR 1.6 CVT

Em duas versões, Zen e Intense, o modelo custa a partir de R\$ 84.900



PEUGEOT 3008 GRIFFE

Novo por dentro e por fora, mas com o mesmo motor e câmbio



NISSAN KICKS

Agora feito no Brasil, conta com novas versões e câmbio manual



AR-CONDICIONADO: ESPECIALISTA DÁ DICAS DE COMO USAR O EQUIPAMENTO COM EFICIÊNCIA E ECONOMIA

Linha Automotiva

Limpeza localizada

AutoCleaning Spray



Limpeza de Piche



Limpeza do Corpo de Borboleta



- Dissolve carbonizados e não agride pintura e retentores



Limpeza e descarbonização

Fuel Cleaner



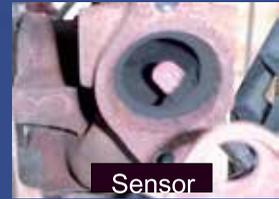
Válvulas



Bico injetor



Catalisador



Sensor

- Adicione ao tanque de combustível ou faça a aplicação através de um dispositivo vácuo;
- Promove a limpeza do assentamento de válvulas, dos bicos injetores, dissolve carbonizados do catalisador e limpa os sensores

Adicionar ao óleo para tratamento de motores

LL-50



- Redutor de atrito;
- Cria película autolubrificante de PTFE na zona de atrito;
- Inibe a carbonização;
- Elimina a partida a seca, reduzindo desgastes e travamentos;
- Melhora o desempenho do motor, com maior potência final;
- Reduz o consumo de combustível, através da redução no atrito.



Após a limpeza com Heavy Flushing Oil, a aplicação de LL-50 junto ao óleo novo cria um ambiente antiaderente na zona de atrito, dificultando a fixação e acúmulo de verniz de óleo.

LL-50 deixa o motor mais suave e com reação rápida, traduzindo em melhor desempenho e rodar macio e econômico com durabilidade e confiabilidade.

 Fale conosco

(11) 4121.6294

info@autoplast.com.br

www.autoplast.com.br

SUMÁRIO

Farol Alto

AGENDA AUTOMOTIVA



Associação Brasileira
de Engenharia Automotiva

Programação cursos e eventos 2017

17 de Agosto
Simpósio de Manufatura
Automotiva

10 e 11 de Agosto
Aplicações Automotivas e os
Plásticos de Engenharia

24 e 25 de Agosto
Motores - Módulo II

21 e 22 de Setembro
Combustíveis Destilados -
Módulo II

Mais informações:
www.aea.org.br



8
FREELANDER 2 NA OFICINA

NO ELEVADOR

8 Sergio Torigoe avalia a Land Rover Freelander 2 usada

CONSULTOR AUTOMOTIVO

10 Dicas para economizar utilizando o ar-condicionado

ARTIGO

11 Ricardo Camargo, da SAE BRASIL, explica o futuro dos carros

LANÇAMENTO

12 Renault Captur 1.6 ganha câmbio CVT

13 Peugeot 3008 muda radicalmente

14 Nissan Kicks feito no Brasil tem novas versões e câmbio manual



12
RENAULT CAPTUR CVT



13
PEUGEOT 3008

COMPARATIVO

16 SUVs compactas cobram caro por metro quadrado

PIT STOP

20 Fabricantes de pneus trazem novidades para veículos pesados

2RODAS

22 Prêmio Maior Valor de Revenda anuncia vencedores



14
NISSAN KICKS



A ÚNICA FEITA DA OFICINA PARA O DONO DO CARRO

Invasão SUV

Novo ou usado, os SUVs invadiram as páginas dessa edição de Farol Alto. Na seção No elevador, nosso consultor automotivo Sergio Torigoe avalia um modelo premium usado, o Land Rover Freelander 2, ano/modelo 2008/2009, que custa menos de R\$ 50.000, segundo tabela Fipe.

Nos lançamentos, mais três SUVs: o francês 3008, da Peugeot, que chega esteticamente totalmente renovado, muito mais sofisticado e atraente, o também francês Captur, da Renault, que ganhou câmbio CVT nas versões com motor 1.6l, e o japonês Nicks, da Nissan, que agora é produzido no Brasil, em Resende, Rio de Janeiro, em novas versões com câmbio manual e CVT.

Completa a edição a avaliação de quatro SUVs que competem por públicos distintos, mas com desejos iguais. São eles Audi Q3, Volkswagen Tiguan, Honda HR-V e Hyundai Creta. O mais interessante é a correlação dos preços de aquisição destes quatro modelos com o valor do m² praticado nas áreas mais nobres da cidade de São Paulo. O resultado é surpreendente.

Futuro

Os SUVs estão na moda, mas logo esse desejo irracional do consumo de massa mudará. Porém, é preciso entender que modismos têm caráter passageiro e nem tudo na vida se comporta assim.

Tenho visto grupos de pessoas ignorantes pedindo mudanças no regime político que vivemos, como intervenção militar no governo. Aos mais velhos, que na década de 1960 apoiaram o Golpe de 64, e presenciaram o Milagre Econômico e outras grandes façanhas do perverso regime militar, eu garanto: muitos se arrependem. E, caso não, eis aqui um motivo para se arrependem:

com o golpe, o brasileiro parou de se desenvolver como cidadão livre e aprimorar o poder de escolha. Ficou mais burro, alienado e ausente para o que se faz na política e economia do País, pois do contrário seria considerado subversivo, preso e torturado. No regime militar não havia liberdade, e nunca haverá, pois a ordem militar não é democrática, mas, sim, autoritária. Não podemos querer um governo autoritário!

Existe ainda um grupo que pede eleições gerais diretas, após impeachment do presidente Michel Temer, que precisa sim ser impedido de fazer reformas contraditórias à realidade do povo burro e ignorante. Mas, é preciso ressaltar que temos uma Constituição, que determina eleição indireta em caso de afastamento de Temer. Os partidos sugerem nomes que são submetidos a votação no Congresso Nacional, representantes escolhidos pelo voto direto dos brasileiros. Se você dá pouco valor na hora de votar no legislativo e escolhe o mais simpático, independente dos ideais e ideologia do candidato, ou porque algum amigo do amigo indicou, lembre-se disso em 2018.

Assim, quem quiser realmente mudar o Brasil vá para a escola, leia um livro de história, jornais e revistas, aprenda algo novo, viaje para o exterior, adquira cultura e antes de votar ano que vem, pesquise a vida do candidato que pretende votar, para não se arrepender depois e achar que a culpa da atual situação do Brasil é de apenas alguns grupos de espertalhões que chegaram primeiro que você ao pote de ouro infinito de uma nação que cobra centavos mas deixa passar impune os bilhões roubados dos cofres públicos.

Alexandre Akashi
Editor

EXPEDIENTE

Redação:

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

Redação:

Automóveis:

Antonio Puga
redecao@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 autorização, por escrito.

Farol Alto

Ale
Akashi
Comunicação

FALE CONOSCO

contato@jornalfarolalto.com.br
Tel.: (11) 2925-7107

Dica Nakata: barulho na direção pode ser cruzeta da coluna

Fotos: Divulgação

Problema ocorre com frequência nos Ford KA e Fiesta, e é bastante confundido com defeito da caixa de direção

Muitas vezes o ruído do sistema de direção nos modelos Ford Ka e Fiesta pode induzir o reparador a um erro de diagnóstico, acarretando substituição de peça desnecessária.

O gerente de qualidade e serviços da Nakata, Jair Silva, alerta para a seguinte situação: “Quando a reclamação for barulho no sistema de direção, é muito importante realizar um diagnóstico mais apurado, é comum ocorrer substituição de componentes como a caixa de direção, por exemplo, mas o problema encontra-se na cruzeta da coluna”.

Ele recomenda fazer inspeção na cruzeta para verificar se o componente apresenta sinais de folga ou travamento. Para um diagnóstico mais preciso essa avaliação deve ser feita com a cruzeta desacoplada da caixa de direção. Outra dica importante é ficar atento, na substituição da cruzeta. “Opte por uma peça de boa qualidade e procedência. Um componente de baixa qualidade poderá não resolver efeti-



Inspeção mostra se componente tem folga ou está travado

vamente o problema”, conclui Silva.

Esta e outras dicas de manutenção da série “Dicas de Especialistas” estão disponíveis no canal da Nakata no YouTube <http://www.youtube.com/componentesnakata> ou no site www.nakata.com.br

FA

MANN lança fitros de ar-condicionado



São 18 novos itens, para 28 modelos de veículos

A MANN-FILTER, uma das marcas do grupo MANN+HUMMEL, acaba de lançar novos elementos filtrantes do ar-condicionado destinados à modelos de 11 montadoras.

São 18 novos filtros de cabine para atender às fabricantes Citroën (C3), Peugeot (208), Dodge

(Journey), Fiat (Freemont e Toro), Ford (Ecosport, New Ecosport, Fusion, New Fiesta, Novo KA e Ranger), Hyundai (Elantra e i30), Kia (Cerato), GM (Captiva), Audi (A1 e A3), VW (Fox, Gol, Golf e up!), Nissan (Sentra, March e Versa), Renault (Logan e Sandero), Toyota (Etios) e Jeep (Renegade).

FA

Delphi recebe prêmio Sindirepa

A Delphi Soluções em Produtos & Serviços, divisão de aftermarket da companhia, foi reconhecida pelo Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios do Estado de São Paulo (Sindirepa-SP) como uma das melhores

fornecedoras de produtos e serviços para o mercado de reposição, nas categorias Condensador e Radiador, Bomba de Combustível e Velas de Ignição.

Em todas, a empresa recebeu troféu de Bronze. O Prêmio é fruto de pesquisa realizada com reparadores

automotivos, que avaliam quesitos de disponibilidade, qualidade e atendimento dos fornecedores de peças e componentes.

FA



Empresa foi reconhecida em três categorias

Saint-Gobain amplia rede Sekurit

A Saint-Gobain Autover Brasil anuncia a ampliação da rede Sekurit Partner com a reinauguração da Vidrocar, instalada em Indaiatuba, Estado de São Paulo, município com forte presença de fábricas de veículos, sistemas e componentes.

Com a rede Sekurit Partner, a Saint-Gobain Autover Brasil introduz no mercado nacional um novo padrão técnico na prestação de ser-

viços de vidros automotivos com produtos originais realizados por profissionais especializados e formados pela própria fabricante.

A Vidrocar é uma tradicional empresa familiar da região de Campinas, com mais de 50 anos de atividades, fundada por Claudine Gonçalves Costa (Kane). Atualmente, o grupo é administrado pelos filhos Rogério Robertti Costa e Juliana Robertti Costa.



Reinauguração da Vidrocar, de Indaiatuba, marca expansão

Com o credenciamento da Vidrocar, a rede Sekurit Partner supera a marca de 50 lojas em todo o Brasil. Além de Indaiatuba, o grupo Vidrocar reúne quatro lojas em Campinas, uma em Amparo, outra em Mogi Mirim.

A loja de Indaiatuba está localizada à Rua Tuui-

ti, número 126, com área de serviços e estacionamento de 450 metros quadrados, boxes para instalação de peças com padrão internacional Sekurit Partner, equipamentos de avançada tecnologia, sala de espera com Wi-Fi, jornais, revistas, livros e TV para entretenimento dos clientes. **FA**

Meritor tem novo diretor geral



Adalberto Momi assume diretoria geral

A Meritor anuncia Adalberto Momi como novo diretor geral da empresa, sem substituição a Silvio Barros, que se aposenta após uma trajetória de 18 anos na companhia.

Alguns dos principais desafios do executivo à frente do cargo será dar continuidade à expansão e modernização do negócio e manter a liderança e credibilidade da Meritor

no setor de pesados. “Prosseguiremos com as estratégias utilizadas pelo meu antecessor, Silvio Barros, que posicionaram a empresa em um alto patamar de competitividade e qualidade nestas duas últimas décadas”, explica Adalberto Momi.

O executivo acumula 40 anos de trajetória na Meritor dedicados principalmente nas áreas de finanças e operação. **FA**

Valeo lança tecnologia em alternador

A Valeo Service anuncia uma nova tecnologia nos reguladores de voltagem para alternadores, que passam de mono para multi-função. Além de monitorar e controlar a tensão corrente produzida, reduz o consumo da bateria em até 50%,



Componente está disponível no mercado de reposição

quando o veículo está em repouso, permite a preservação do alternador e demais equipamentos eletrônicos em caso de superaquecimento e evita picos de energia.

A peça é responsável por desligar o ar-condicionado de um carro 1.0L na subida, por exemplo, garantindo um melhor desempenho do veículo. **FA**

SUPERTESTE

Equipamentos Automotivos

A MAIS ALTA PERFORMANCE EM EQUIPAMENTOS DE TESTE



ST-CAN 01

Caneta de Polaridade
com Iluminação de Alto Brilho



ST-CAN 04

Caneta Voltímetro
com Função Teste de Polaridade



ST-PBI

Pulsador de Bicos Injetores



ST-SL 400

Pendente de Led
'SUPER LIGHT' - 12 Volts



ST-MPB 17

Teste de Pressão e Vazão da
Bomba Elétrica de Combustível



ST-MPBMC 19

Teste de Pressão e Vazão da Bomba
Elétrica de Combustível (Carros/Motos)



ST-MBM 11

Teste de Pressão da Bomba Elétrica
de Combustível (Para Motos)



ST-TPO

Teste de Pressão da Bomba de Óleo
para Carros e Caminhões Diesel



ST-TCCK

Teste de Compressão de Cilindros
(Carros/Motos)

Preço de popular, mas caro para man

O Land Rover Freelander 2 com quase 10 anos de uso necessita bom preparo financeiro para suportar manutenções corretivas, pois peças de reposição tem elevado custo de aqui

Alexandre Akashi



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



Modelo 2009 custa menos de R\$ 50.000, porém com quase 10 anos de uso, alguns problemas podem surgir, como vazamentos no sist

Com preço acessível, o Land Rover Freelander 2 I6 SE 3.2 usado pode ser uma senhora dor de cabeça. Na tabela Fipe, um exemplar 2008/2009 vale menos de R\$ 50.000, preço de um popular 1.0 zero Km. No entanto, trata-se de um SUV grande, com motor seis cilindros em linha de 232cv de potência, com câmbio automático de seis marchas e tração integral.

Além disso, conta com uma

Defeito no sistema de arrefecimento custou quase R\$ 10.000

lista de itens de série respeitável, como ar-condicionado bizona, nove airbags, sensor de chuva e de faróis, e controles de tração, estabilidade e rolagem da carroceria, banco de couro elétrico, Bluetooth, retrovisor com rebatimento elétrico e sensor de estacionamento dianteiro e traseiro.

Geralmente, o Freelander 2 é um carro confiável, porém quando necessita manutenção, a conta é alta. Recentemente atendemos na nossa oficina uma unidade com problema de sobreaquecimento. O carro ferveu na rua.

Em uma primeira análise, descobrimos que a mangueira

superior do radiador estava ruim. Verificamos também se havia óleo misturado no fluido de arrefecimento, o que não ocorreu. Menos mal.

Fomos verificar os trocadores de calor. Um detalhe técnico desse veículo é que ele possui dois trocadores de calor, um para o motor, localizado no cavalete do filtro, e outro para o câmbio, no suporte do radiador. Foi preciso desmontar toda a frente do carro para avaliar estes componentes, e felizmente somente o do motor estava com defeito. Era preciso trocar por um novo.

Acontece que as peças de reposição dos Land Rover são

ter

o para eventuais
sição



ema de arrefecimento

Fotos: Sergio Torigoe



Defeito no trocador de calor do motor; peça custa mais de R\$ 2.000



Mangueira do radiador estava toda rasgada



Furos no tubo de arrefecimento



Para realizar manutenção no sistema de arrefecimento é preciso desmontar toda a frente do veículo

caras e usamos sempre componentes genuínos, adquiridas em concessionária. Somente o trocador de calor custa quase R\$ 3.000. Como o carro tem quase 10 anos de uso, trocamos também os conjuntos de mangueiras, uma vez que algumas já estavam ressecadas e apresentando vazamento.

Remontamos e descobrimos mais um defeito. A caixa do reservatório do radiador tinha um furo, e passou a vazar. Antes de trocar por uma nova,

tentamos recuperá-la. Enviamos o radiador para um parceiro, especializado em conserto deste componente para análise, e felizmente houve como consertar a caixa, com uso de equipamentos especiais. Assim, não foi necessária a troca. Uma sorte, pois o conserto custou apenas R\$ 800. Do contrário, o radiador completo custaria pelo menos cinco vezes mais.

Reinstalamos tudo e testamos. Mas, com um veículo com mais de

165.000 km rodados, surpresas desagradáveis sempre podem acontecer. Neste caso, descobrimos mais um vazamento, pelo tubo metálico de água da bomba d'água. Mais uma peça para ser substituída.

No final das contas, este simples vazamento custou quase R\$ 10.000, sendo R\$ 6.980 de peças, adquiridas em concessionárias, e R\$ 2.000 de mão de obra, além dos R\$ 800 da recuperação do radiador.

FA

Ar-condicionado com economia

Especialista em manutenção do sistema dá dicas de como utilizar o equipamento no dia a dia de forma eficiente e econômica

Fotos: Divulgação



O instrutor Zé Martins demonstra técnicas de manutenção durante treinamento para reparadores



Rui Rodrigues, da Rodrigues Ferramentas



Equipamento de troca de gás do AC

ARodrigues Ferramenta e Equipamentos Automotivo com apoio da Oficina Sustentável Torigoe e a Potente Brasil realizaram curso sobre manutenção do sistema de ar-condicionado para um seleto grupo de reparadores automotivos. Farol Alto participou e selecionou algumas dicas do instrutor Zé Martins Sorocaba, para que motoristas utilizem o componente com mais eficiência e economia.

Usar o ar-condicionado com o recirculador fechado gasta menos combustível, pois gela o ambiente mais rapida-

mente. Além disso, suja menos o filtro de cabine, uma vez que pega menos ar contaminado com impurezas que o de dentro do veículo.

Sempre que for usar o veículo depois dele ter ficado muito tempo exposto ao sol, abra os vidros para o ar quente que estava dentro dele sair antes de ligar o ar-condicionado. Rode alguns minutos com as janelas abertas e em seguida acione o ar-condicionado, com o recirculador fechado, e feche os vidros.

Use o recirculador só quando for fazer viagens muito longas, por alguns instantes, para renovar o ar de dentro do habitáculo. Faça isso de preferência em trechos sem muito pó ou atrás de caminhões soltando fumaça preta. Este cuidado aumentará a vida útil do filtro

de cabine.

Em dias de chuva sempre use o ar-condicionado para desembaçar o para-brisa pois o ar condicionado por desumidificar o ar remove toda a umidade do para-brisa desembaçando-o rapidamente. Basta ajustar a temperatura para que fique agradável.

Em dias de inverno ligue o ar-condicionado por alguns minutos pelo menos uma vez por semana, porque quando fica muito tempo parado o lubrificante do sistema acaba decantando para as partes mais baixas e o mesmo auxilia na calafetação dos microporos que possam existir no sistema.

O filtro de cabine deve ser substituído de seis meses a um ano dependendo do uso do veículo. **EA**

Uma dica é deixar o ar quente sair antes de ligar o ar-condicionado

Carros comuns estão com dias contados



Ricardo Camargo é chairperson da 6º Colloquium SAE BRASIL de Eletroeletrônica & Mostra de Engenharia

A sociedade se mostra cada vez mais conectada e consciente de que precisa utilizar tecnologias mais limpas para preservar o meio ambiente. Este cenário motiva a indústria a avançar no desenvolvimento de veículos que sejam capazes de interagir com o usuário, dirigir de forma autônoma e receber comandos de voz ou mesmo ondas cerebrais, além de emitir menos poluentes e garantir o melhor custo-benefício na operação.

Todas essas inovações fomentam atualmente a revolução da eletroeletrônica aplicada à indústria da mobilidade. A cada ano feiras automotivas flertam de forma mais intensa com a tecnologia. Em todo o mundo, montadoras fazem questão de apresentar avanços em tecnologias aplicadas a veículos híbridos, movidos a hidrogênio e semiautônomos, conceitos que dão um gostinho de como poderá ser o futuro do automóvel.

Quem é fã de carro e gosta muito de dirigir já deve se preparar psicologicamente para um fato: os carros comuns como conhecemos hoje estão com os dias contados. Não falta muito para que veículos autônomos e/ou altamente conectados cheguem de vez ao mercado e se popularizem, tornando a experiência do deslocamento totalmente

novo e talvez não tão prazeroso quanto o que ainda temos atualmente, em que se podemos sentir e acelerar um veículo.

No Brasil, entretanto, um simples olhar para a infraestrutura viária mostra que o maior desafio talvez seja fazer toda essa tecnologia, de fato, funcionar. Um exemplo é o aviso de saída da faixa de rodagem (LDS), que auxilia no controle do veículo, caso o motorista saia da faixa por qualquer motivo. Como esse sistema funcionaria em rodovias desprovidas de faixas pintadas? Ou ainda, como o veículo desviará dos buracos?

Enquanto essa questão permanece – e, quem sabe, até possa ser resolvida em médio ou longo prazo pela própria tecnologia embarcada no veículo –, montadoras seguem agregando mimos tecnológicos interessantes que prome-

tem facilitar a vida dos motoristas e melhorar a segurança, como alerta de ponto cego no retrovisor, sensores de estacionamento e centrais multimídia que carregam todo o conteúdo do smartphone, entre outros.

Nos carros do futuro, a eletroeletrônica terá papel fundamental. Ela será responsável por todo o controle e a integração das informações do veículo. Para esta nova revolução tecnológica, módulos eletrônicos com cada vez mais capacidade de processamento e uma enorme carga de programação evidenciam que a mecânica está se convertendo em elétrica nos veículos.

A obtenção de energias alternativas e mais limpas para a alimentação dos motores, como a eletricidade em substituição aos combustíveis fósseis, também faz parte desta revolução, inclusive no Brasil. O País ainda precisa encontrar saídas para viabilização porque os valores que envolvem os desenvolvimentos e os produtos com estas tecnologias são altíssimos, embora o custo operacional seja atrativo em função da matriz energética brasileira. Esses e outros temas foram pauta dos especialistas da indústria convidados para o 6º Colloquium SAE BRASIL de Eletroeletrônica & Mostra de Engenharia, realizado nos dias 22 e 23 de junho, em Volta Redonda, RJ. EA

Não falta muito para que veículos autônomos e/ou altamente conectados cheguem ao mercado



Na versão Intense, o preço com CVT é de R\$ 88.400

Captur ganha câmbio CVT



Antonio Puga
redacao@jornal-farolalto.com.br

A Renault apostou todas as fichas ao lançar uma versão do Captur com câmbio CVT e motor 1.6l. Errou? Certamente não. Primeiro por fugir da antiga caixa de transmissão de quatro velocidades que equipa a versão com propulsor 2.0. Segundo por ter deixado o veículo consideravelmente mais econômico, sem contar que vem de série bem completo. Ou seja, a versão intermediária (Zen) que tem preço inicial de R\$ 84.900, passando pelo modelo mais completo que sai por R\$ 88.400 (Intense), devem responder por cerca de 60% das vendas do veículo.

O teste com a nova versão do Captur foi realizado em circuito urbano, entre o Rio de Janeiro e Niterói, utilizando a versão Intense. Desde a saída a caixa de transmissão demonstra que é acertada e sem trancos. Ao longo da primeira etapa da avaliação

(13 km da ponte Rio- Niterói), o SUV vai rodando tranquilo, com rotação na faixa de 1.500 rpm, velocidade de 80 km/h.

A segunda parte do teste foi até a praia de Piratininga, Região Oceânica da cidade, onde o trajeto tem subidas e curvas acentuadas. Tanto na ida quanto no retorno a resposta do câmbio ficou devendo, mas na estabilidade ele passa com nota alta. Aliás, a nota alta vale também para o nível acústico, a ótima posição de dirigir e o espaço interno e do porta-malas. Em relação ao consumo, o motor 1.6 S Ce atende exatamente a proposta da Renault, ser econômico. Para o retorno a opção foi com o câmbio sequencial de seis marchas. As trocas aparecem no painel de instrumentos.

É inegável que o Captur tem muitos pontos positivos como o design, nível de equipamentos oferecidos, dirigibilidade, no

Fotos: Divulgação



Faltaram aletas atrás do volante



CVT conta com seis marchas virtuais

FICHA TÉCNICA RENAULT CAPTUR 1.6 CVT

Motor: dianteiro, transversal, flex, 4 cilindros, DOHC, 1.597 cm³, 16 v, 120/118 cv a 5500 rpm (etanol/gasolina), 16,2 kgfm a 4000 rpm; diâmetro x curso: 78 x 83,6 mm; taxa de compressão: 10,7:1

Câmbio: CVT com 6 marchas virtuais

Tração: dianteira

Direção: assistência elétrica

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

Freios: Discos 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, 2673 mm, peso, 1286 kg, porta-malas, 437 l; tanque de combustível, 50 l

Desempenho: velocidade máxima, 169 km/h; aceleração 0 a 100 km/h: 13,1 s
Consumo PBE-V Inmetro: cidade - 7,3/10,5 km/l (e/g); estrada - 8,1/11,7 km/l (e/g)

Nova transmissão está disponível em duas versões com motor 1.6, Zen e Intense, e preço inicial de R\$ 84.900

entanto o SUV tem seus escorregões, como a falta de aletas para as trocas de marcha sequencial e o posicionamento dos botões de controle de velocidade entre outros. Nada que a Renault não possa corrigir.

Conheça o câmbio

A sigla CVT (Continuously Variable Transmission) oferece relações de marcha continuamente variáveis, ou seja, tem 'marchas infinitas', as trocas não tem trancos. Já X-TRONIC CVT traz relações mais longas em comparação a outros câmbios do mercado, além de um sistema avançado de correia e polia e uma bomba de óleo menor e evoluída.

O câmbio X-TRONIC CVT conta ainda com o sistema Lock-up com Active Slip Control, onde a polia é liberada de forma gradual para que o torque seja transmitido de forma linear. **FA**

Fotos: Divulgação



**FICHA TÉCNICA
PEUGEOT 3008**

Motor: dianteiro, transversal, injeção direta, turbo, gasolina, 4 cilindros em linha, 1.6l, 16V, 165 cv a 6000 rpm, 24,5 Kgfm a 1400 rpm; diâmetro x curso: 77 x 85,8 mm; taxa de compressão: 10,5:1
Câmbio: automático, 6 marchas
Tração: dianteira
Direção: elétrica
Rodas e pneus: liga leve, 235/50 R19
Suspensão: independente na dianteira, tipo McPherson, e eixo de torção na traseira
Dimensões: comprimento, 4447 mm; largura, 1906 mm; altura, 1625 mm; entre-eixos, 2675 mm, peso, 1567 kg; porta-malas, 520 l; tanque de combustível, 53 l
Desempenho: 0 a 100 km/h: 8,9 s; velocidade máxima: 206 km/h
Consumo PBEV - INMETRO: 9,4 e 9,6 km/l cidade/estrada

Lançado em versão única, Griffé, o novo Peugeot 3008 custa R\$ 135.990



Interior conta com novo i-Cockpit; porta-malas leva 520l

Banco com massagedor; lanternas traseiras em LEDs

Tecnologia de ponta mas sem GPS

Inegavelmente, o novo 3008 ficou melhor do que o anterior, apesar de não ter havido atualização do motor 1.6 THP



Alexandre Akashi
aleakashi@
jornalfarolalto.
com.br

Apresentado mundialmente no ano passado, durante o Salão de Paris e posteriormente no Salão de São Paulo, o novo Peugeot 3008 tem causado frisson na Europa, onde há fila de espera de mais de cinco meses. No Brasil, a marca espera repetir o sucesso. Durante pré-venda, realizada antes mesmo do lançamento para a imprensa especializada, as primeiras 50 unidades foram faturadas em questão de horas. O modelo chega às lojas da marca no começo deste mês (julho).

Indiscutivelmente, o carro evoluiu em quase todos os sentidos em relação à geração anterior. A única exceção é o conjunto motor-transmissão, que permanece o THP 1.6 litro gasolina, de injeção direta, com potência máxima de 165 cv e torque máximo de 24,5 kgfm.

Vida a bordo

O exterior do carro fala por si, assim como o interior, que conta com acabamento de muito bom gosto, com painel macio e com detalhes em tecido. O posto de condução é quase perfeito, pois como se trata de um SUV a posição é elevada e sentada como em uma cadeira. Ainda assim, é fácil encontrar uma posição excelente entre distância de pernas, braços e visibilidade do painel, graças às boas regulagens de altura e profundidade de bancos (elétricos para o motorista) e volante.

O painel elevado e o volante de raio pequeno achatado no topo e na base do i-Cockpit 2.0 se destacam. A pegada é uma das melhores e convidam para uma direção mais esportiva e prazerosa, ainda mais com as borboletas atrás do volante para mudança de marchas, do câmbio automático de seis velocidades.

Totalmente digital, o painel é configurável e conta com um detalhe interessante: o conta-giros tem sentido do ponteiro invertido ao do velocímetro. Estranho no começo, mas de certo ponto agradável.

No centro do painel, um conjunto de botões e uma grande tela touchscreen de 8 polegadas do sistema multimídia completam o habitáculo. Infelizmente a Peugeot não instalou GPS, prefere que os usuários conectem o celular via Bluetooth e utilizem o navegador do smartphone.

O grande destaque do interior do veículo é, no entanto, os bancos dianteiros com massagedor. O sistema pneumático com oito bolsas de ar proporciona cinco tipos de massagens diferentes que podem ser selecionados separadamente pelo condutor e passageiro diretamente em um botão exclusivo, situado na estrutura do banco.

FA



Linha de montagem do Kicks na planta de Resende, no Rio de Janeiro, tem capacidade para produzir até 60.000 unidades por ano

Nissan Kicks agora é feito no Brasil

Modelo ganha novas versões, câmbio manual de cinco marchas e cores, com preços a partir de R\$ 70.500



Alexandre Akashi
aleakashi@
jornalfarolalto.
com.br

Há cerca de um ano, a Nissan apresentou ao mundo o Kicks, um crossover compacto desenhado no Brasil para celebrar o patrocínio da marca aos Jogos Olímpicos Rio 2016. Na época, a Nissan prometeu produzir o veículo no País, na planta de Resende (RJ). Após investir R\$ 750 milhões na fábrica, a montadora cumpre hoje a promessa feita.

Com capacidade de produzir 60 mil Kicks por ano, a planta opera em dois turnos atualmente. A ideia é aumentar as vendas do modelo, com oferta de versões mais populares, além de uma específica para taxistas e pessoas com deficiência,

com câmbio CVT na faixa de R\$ 70.000 (valor máximo para conceder desconto de impostos).

Versões

Assim, as novas versões são Kicks S Manual (R\$ 70.500), Kicks S CVT (R\$ 79.200), Kicks SV CVT (R\$ 85.600) e o já conhecido Kicks SL CVT (R\$ 94.900). A mais barata vem com câmbio manual de cinco marchas, ar-condicionado, alarme, freios ABS com EBD e assistência de frenagem (BA); rádio USB e Bluetooth, retrovisores com regulagem elétrica, direção elétrica com ajustes de altura e profundidade, e comandos do computador de bordo, comando de telefone

e rádio no volante, rodas de aço de 16 polegadas; sistema de partida a frio FLEX START®; travamento central automático das portas com o veículo em movimento e vidros dianteiros e traseiros com acionamento elétrico. A versão pode também ser equipada, opcionalmente, com os controles de tração e estabilidade (VDC) e o sistema inteligente de partida em rampa (HSA), itens que fazem parte do "Pack Safety", por R\$ 1.200.

A versão S CVT, além do câmbio CVT vem com os itens do Pack Safety, rodas de liga leve aro 16 calçadas em pneus 205/60 R16 e faróis de neblina. Já a versão SV conta com os mesmos

Fotos: Divulgação



Acima, a gama completa da linha 2018 do Nissan Kicks, com os modelos S, S CVT, SV CVT e SL CVT; ao lado, destaque para o painel da versão SL CVT, com controle de chassi



Interior da versão S, com câmbio manual



Interior da versão SL, mais sofisticada



Câmera de ré com visão 360°

equipamentos da versão S CVT com acréscimo da câmera traseira, chave presencial (I-Key), sistema eletrônico de ignição (Push Start) sem o uso da chave, retrovisores externos com indicador de direção de LED, rodas de liga leve aro 17, sensor de estacionamento, GPS, tela sensível ao toque colorida de sete polegadas integrada ao rádio. Como opcional, o "Pack Plus", inclui acabamento de couro nos bancos e airbags laterais e de cortina, por R\$ 3.000.

Finalmente a versão SL conta com sistema multimídia Nissan "Multi-App", retrovisores com rebatimento elétrico automático, quatro novas combinações de pintura externa "2-Tone", e os já conhecidos controle inteligente de chassi (Chassis Control), acabamento de couro nos bancos, acendimento inteligente dos faróis, airbags laterais e de cortina; ar-condicionado automático digital, Visão 360° com sistema inteligente de câmeras, monito-

ramento de pontos cegos (MOD) e painel de instrumentos TFT.

Impressões

A grande novidade é a versão de entrada com câmbio manual de cinco marchas. As respostas de aceleração são boas, as trocas suaves, porém a embreagem poderia ser um pouco mais leve. Também seria interessante contar com acabamento um pouco melhor. Em outras palavras, ter a opção do câmbio manual nas versões SV e SL.

Assim como Kicks importado do México, o modelo nacional tem excelente raio de giro, o que ajuda bastante em manobras. No entanto, a Nissan esqueceu mais uma vez de equipar o Kicks com controle de cruzeiro. O item não está disponível nem como item opcional na versão SL, uma falha que os concorrentes não cometeram. É bem provável que a marca decida oferecê-lo em breve, por conta disso.

O test drive dessa vez permiti

avaliar bem o Chassis Control que reúne os sistemas eletrônicos de Controle Inteligente em Curvas (Active Trace Control), o Estabilizador Inteligente de Carroceria (Active Ride Control) e o Controle Inteligente de Freio Motor (Active Engine Brake). Tratam-se de sistemas auxiliares que entram em ação um pouco mais cedo do que o controle de estabilidade, para dar mais conforto e segurança, pois evitam balanço excessivo da carroceria em curvas e pistas irregulares (asfalto ruim).

O Chassis Control utiliza aciona automaticamente os freios para contrabalancear o movimento da carroceria, tal como o ESP, porém de forma mais suave. Para tanto, utiliza acelerômetros que monitoram o excesso de balanço vertical e lateral, e informam o módulo eletrônico de controle, que calcula a intensidade e tempo de frenagem para deixar o chassi mais estável possível.

FICHA TÉCNICA NISSAN KICKS

Motor: dianteiro, transversal, flex, 4 cilindros, DOHC, CVTCS, 1.598 cm³, 16 v, 114 cv a 5600 rpm (gasolina/etanol), 15,5 kg/m a 4000 rpm; diâmetro x curso: 78 x 83,6 mm; taxa de compressão: 10,7:1
Câmbio: manual de 5 marchas (Kicks S) ou CVT
Tração: dianteira
Direção: assistência elétrica
Suspensão: independente na dianteira, tipo McPherson e eixo de torção na traseira
Freios: Discos ventilados na dianteira e tambor na traseira
Rodas e pneus: aço (S) ou liga leve (SV) 205/60 R16 ou liga leve (SL) 205/55 R17
Dimensões: comprimento, 4295 mm; largura, 1760 mm; altura, 1590 mm; entre-eixos, 2610 mm, peso, 1109 kg (S), 1129 kg (S CVT), 1132 kg (SV), 1136 kg (SL), porta-malas, 432 l; tanque de combustível, 41 l
Desempenho: velocidade máxima, 175 km/h; aceleração 0 a 100 km/h: 11 s (manual) 12 s (CVT)
Consumo PBE-V Inmetro:
Manual: cidade – 7,8/11,1 km/l (e/g); estrada – 9/13 km/l (e/g)
CVT: cidade – 7,7/11,4 km/l (e/g); estrada – 9,4/13,7 km/l (e/g)

Compactos, mas só no tamanho

Audi Q3 1.4 Flex Ambition, Volkswagen Tiguan 1.4 Bluemotion, Honda HR-V Touring e Hyundai Creta 2.0 Prestige mostram por que cobram tão caro por metro quadrado

Fotos: Alexandre Akashi



Hyundai Creta 2.0 Prestige: de R\$ 107.400 e R\$ 101.090



Audi Q3 Ambition 1.4 Flex: de R\$170.190 a R\$ 194.690



Volkswagen Tiguan 1.4 Bluemotion: de R\$ 128.270 a R\$ 143.877



Honda HR-V Touring: de R\$ 105.900 a R\$ 107.400

Quem compra SUV gosta de espaço, mesmo que seja um modelo compacto. Ocorre, porém, que o consumidor brasileiro paga bem caro por isso. Nesta reportagem especial, comparamos os preços do metro quadrado de quatro modelos disponíveis no mercado com os valores praticados no setor imobiliário, e pasmem! Os preços praticados pelas montadoras são equivalentes aos bairros mais caros da cidade de São Paulo.

Segundo o relatório Fipe-Zap de maio deste ano, os bairros mais valorizados de São Paulo são Vila Nova Conceição (R\$ 16.497/m²), Jardim Europa (R\$ 15.353/m²), Jardim Paulistano (R\$ 14.426/m²), Itaim (R\$ 13.328/m²) e Vila Olímpia (R\$ 12.747/m²). O Audi Q3 1.4 Flex Ambition foi o veículo mais caro avaliado e com maior área: 8,03 m². Na versão topo de linha com todos os opcionais, tem preço sugerido de R\$ 194.690. Nesta configuração, o m³ do

A3 custa R\$ 24.245,33, quase R\$ 10.000 do que o bairro mais caro de São Paulo.

Em segundo lugar vem o Volkswagen Tiguan 1.4 Bluemotion, com conjunto motor-transmissão bastante similar ao do Audi Q3, exceto pelo detalhe de não ser flex. A versão topo de linha com todos os opcionais sai por R\$ 143.877, e como o carro tem 8 m² de área, a VW cobra R\$ 17.984,63/m², ou seja, R\$ 1.500 a mais do que um imóvel na Vila Nova Conceição.



Com design de carroceria bem distintos, os quatro SUVs mostram personalidade própria, porém todos são bastante discretos e conservadores



Entre os quatro modelos, apenas o Audi Q3 possui lanterna traseira em peça única

Com 7,6 m² de área, Honda HR-V Touring e Hyundai Creta 2.0 Prestige custam, nas configurações mais caras, R\$ 107.400 e R\$ 101.090, respectivamente. O valor do m² do Honda é de R\$ 14.131,58, preço equivalente a um imóvel no Jardim Paullistano, e do Hyundai, R\$ 13.301,32, valor similar ao cobra por m² no bairro do Itaim.

Atrativos

O que não faltam nesses veículos são atrativos. O Audi A3 é o mais legal de todos, pois vem com assistente de estacionamento automático. Faz baliza e perpendicular ao simples toque de um botão, dispositivo que deixa qualquer um de boca aberta e é excelente recurso de venda para um automóvel. Faz parte do Pacote Tecnológico da Audi, que custa R\$ 10.000 e conta ainda com Audi Drive Select, Keyless Entry, câmera de ré e Sistema de som Bose.

A versão Ambition vem ainda com os dispositivos do Pacote Conforto como itens de série (luz interna em LED, teto solar panorâmico e abertura e fechamento do porta-malas elétrico), assim como o sistema de rádio MMI Plus com GPS. Se fossem adquiridos separadamente, custam R\$ 9.500 e R\$ 11.000, respectivamente.

O teto solar panorâmico também estava presente no Volkswagen Tiguan 1.4 Bluemotion, que a montadora cobra R\$ 7.025. A versão avaliada estava equipada com o Pacote Elegance (R\$ 6.037), que conta com diversos itens interessantes como keyless, ar-condicionado dual zone, câmera de ré, mesas dobráveis nos encostos dos bancos dianteiros, rodas de aro 18, sistema multimídia com tela touchscreen e GPS, sensores de chuva e crepuscular, controle de cruzeiro e shift paddles.

Com configurações mais simples,

Honda HR-V e Hyundai Creta se destacam pelo conforto. O HR-V Touring traz como diferenciais faróis de led, sensor de estacionamento traseiro, retrovisor interno fotocromático, airbags do tipo cortina (totalizando seis) e lanternas traseiras com leds.

Já o Creta Prestige conta com sistema Start-Stop, seis airbags, monitoramento de pressão dos pneus, retrovisores externos com rebatimento elétrico, GPS, entre outros acessórios.

Custo-benefício

Os quatro modelos representam bem a categoria dos SUV compactos. Claro que o Audi Q3 Ambition é o melhor de todos, mas infelizmente com preço proibido para a maioria dos brasileiros. Mas, quem tem R\$ 200.000 para gastar, é a melhor escolha.

O conjunto motor-transmissão não chega a empolgar, mas diferentemente



Marrom e preto no interior do Hyundai é questão de gosto



Sóbrio e limpo, o painel do Q3 se destaca pela tela escamoteável



No Tiguan, o interior é de bom gosto e funcional



O HR-V tem bom conforto, mas saídas de ar em linha não agradam

te do VW Tiguan, aceita etanol como combustível, o que pode significar menor custo na hora de encher o tanque. Porém o consumo é apenas razoável, na casa dos 6 km/l na cidade e 10 km/l na estrada, com etanol.

O Tiguan Bluemotion também é uma boa opção, mas poderia ter sido equipado com sistema de assistência de estacionamento, tal como o Audi. Vale a pena destacar o sistema de ponto morto eletrônico que a versão traz de série, que engata Neutro sempre que o pedal do acelerador é aliviado. Ao menor toque no freio a transmissão engata a marcha mais longa possível, para acionar o freio motor. O Audi Q3 também dispõe deste dispositivo.

A maior surpresa deste comparativo é certamente o Hyundai Creta. Na relação custo-benefício, é o que melhor trata o dinheiro do consumidor. O conjunto motor-transmissão da versão avaliada, 2,0 l flex com câmbio automático de seis marchas, mostrou eficiência e bom nível de consumo.

No entanto, é o que possui me-

nor índice de tecnologias inovadoras, uma vez que os concorrentes alemães contam com motor de injeção direta e câmbio automatizado de sete marchas, enquanto o Honda HR-V vem com câmbio CVT com sete marchas virtuais. Mas isso não impede o Hyundai de conquistar consumidores exigentes.

Ao volante

A experiência ao volante dos quatro modelos é bastante similar, uma vez que possuem características parecidas: posição de dirigir mais elevada e nível de resposta moderada. A posição de dirigir do Hyundai Creta é a que mais se assemelha a um SUV de verdade, com visão parcial do capô, enquanto nos demais, o motorista fica um pouco mais socado, tal como em um sedan.

Em relação ao desempenho e performance, o Audi Q3 acelera mais rápido e atinge velocidade final maior do que os concorrentes, pelo simples fato de possuir características esporti-

vas no DNA da marca.

Mas, as diferenças não são tão grandes assim. Q3 atinge velocidade máxima de 204 km/h e acelera de 0 a 100 km/h em 8,9 segundos, enquanto Tiguan vai a 195 km/h e acelera em 9,2 segundos. Em terceiro Creta, com 188 km/h e 9,7 segundos, e na lanterna, HR-V, com 175 km/h e 11 segundos.

O problema do Q3 é que entre os veículos da marca, este é o mais lento de todos, e chega a ser decepcionante. Afinal, as expectativas são altas em relação à performance quando se dirige um Audi.

Porém tanto Audi quanto Tiguan possuem sistema de suspensão traseira mais sofisticada, e permitem fazer curvas de forma mais agressiva do que os rivais da Honda e Hyundai. Assim, são um pouco mais firmes, mas em relação ao conforto, todos atendem bem este quesito.

Chama atenção o acabamento interno do Hyundai Creta, em preto e marrom, cores que a marca já utiliza nas versões premium do HB 20. Há



O Creta tem o menor porta-malas deste comparativo, com 431 l



Com 460 l de capacidade, o porta-malas do Q3 fica em segundo lugar



O Tiguan conta com porta-malas de 470 l, o maior entre os quatro



Na terceira posição, o porta-malas do HR-V leva 437 l

Ficha técnica	Hyundai Creta 2.0	Audi Q3 1.4 Flex	VW Tiguan 1.4	Honda HR-V 1.8
	R\$ 92.490 a R\$ 101.090	R\$170.190 a R\$ 194.690	R\$ 128.270 a R\$ 143.877	R\$ 105.900 a R\$ 107.400
Motor	dianteiro, flex, transversal, aspirado, 1.999 cm ³ , 4 cilindros, 16 válvulas, DOHC, comando variável na admissão e exaustão, corrente, 166/156 cv a 6200 rpm (e/g), 20,5/19,1 kgfm a 4700 rpm (e/g), diâmetro x curso: 81 x 97 mm, taxa de compressão: 12,1:1	dianteiro, flex, transversal, injeção direta, turbo, 1395 cm ³ , 4 cilindros, 16 válvulas, DOHC, comando variável na admissão e exaustão, correia dentada, 150 cv a 5000 rpm (e/g), 25,5 kgfm a 1500 rpm (e/g), diâmetro x curso: 74,5 x 80 mm, taxa de compressão: 10:1	dianteiro, gasolina, transversal, injeção direta, turbo, 1395 cm ³ , 4 cilindros, 16 válvulas, DOHC, comando variável na admissão e exaustão, correia dentada, 150 cv a 5000 rpm, 25,5 kgfm a 1500 rpm, diâmetro x curso: 74,5 x 80 mm, taxa de compressão: 10:1	dianteiro, flex, transversal, aspirado, 1.799 cm ³ , 4 cilindros, 16 válvulas, SOHC, comando variável na admissão, corrente, 139/140 cv a 6300 rpm (e/g), 17,4/17,3 kgfm a 5000 rpm (e/g), diâmetro x curso: 81 x 87,3 mm, taxa de compressão: 10,6:1
Câmbio	automático de 6 marchas	automatizado, de dupla embreagem, 6 marchas	automatizado, de dupla embreagem, 6 marchas	CVT de 7 marchas
Direção	assistência elétrica	assistência elétrica	assistência elétrica	assistência elétrica
Tração	dianteira	dianteira	Dianteira	Dianteira
Suspensão	dianteira independente, tipo McPherson, e eixo de torção na traseira	independente nas quatro rodas, tipo McPherson na dianteira e multilink na traseira	independente nas quatro rodas, tipo McPherson na dianteira e multilink na traseira	dianteira independente, tipo McPherson, e eixo de torção na traseira
Freios	dianteira a disco ventilado, tambor na traseira	disco nas quatro rodas, ventilado na dianteira e sólido na traseira	disco nas quatro rodas, ventilado na dianteira e sólido na traseira	disco nas quatro rodas, ventilado na dianteira e sólido na traseira
Rodas e pneus	215/60 R17	235/50 R18	235/50 R18	215/55 R17
Dimensões	comprimento: 4270 mm, largura: 1780 mm, altura: 1635 mm, entre-eixos: 2590 mm, porta-malas: 431 l, tanque de combustível: 55 l, peso: 1399 kg	comprimento: 4388 mm, largura: 1831 mm, altura: 1590 mm, entre-eixos: 2603 mm, porta-malas: 460 l, tanque de combustível: 64 l, peso: 1405 kg	comprimento: 4427 mm, largura: 1809 mm, altura: 1665 mm, entre-eixos: 2605 mm, porta-malas: 470 l, tanque de combustível: 63 l, peso: 1501 kg	comprimento: 4294 mm, largura: 1772 mm, altura: 1586 mm, entre-eixos: 2610 mm, porta-malas: 437 l, tanque de combustível: 51 l, peso: 1276 kg
Desempenho	velocidade máxima: 188 km/h, 0 a 100 km/h: 9,7 s	velocidade máxima: 204 km/h, 0 a 100 km/h: 8,9 s	velocidade máxima: 195 km/h, 0 a 100 km/h: 9,2 s	velocidade máxima: 175 km/h, 0 a 100 km/h: 11 s
Consumo	urbano: 6,9/10 km/l (e/g), estrada: 8,2/11,4 km/h (e/g)	urbano: 7,5/9,7 km/l (e/g), estrada: 9/11 km/l (e/g)	urbano: 10,1 km/l, estrada: 11,6 km/l	urbano: 7,1/10,5 km/l (e/g), estrada: 8,5/12,1 km/l (e/g)

quem goste e ache sofisticado, mas é uma combinação para poucos.

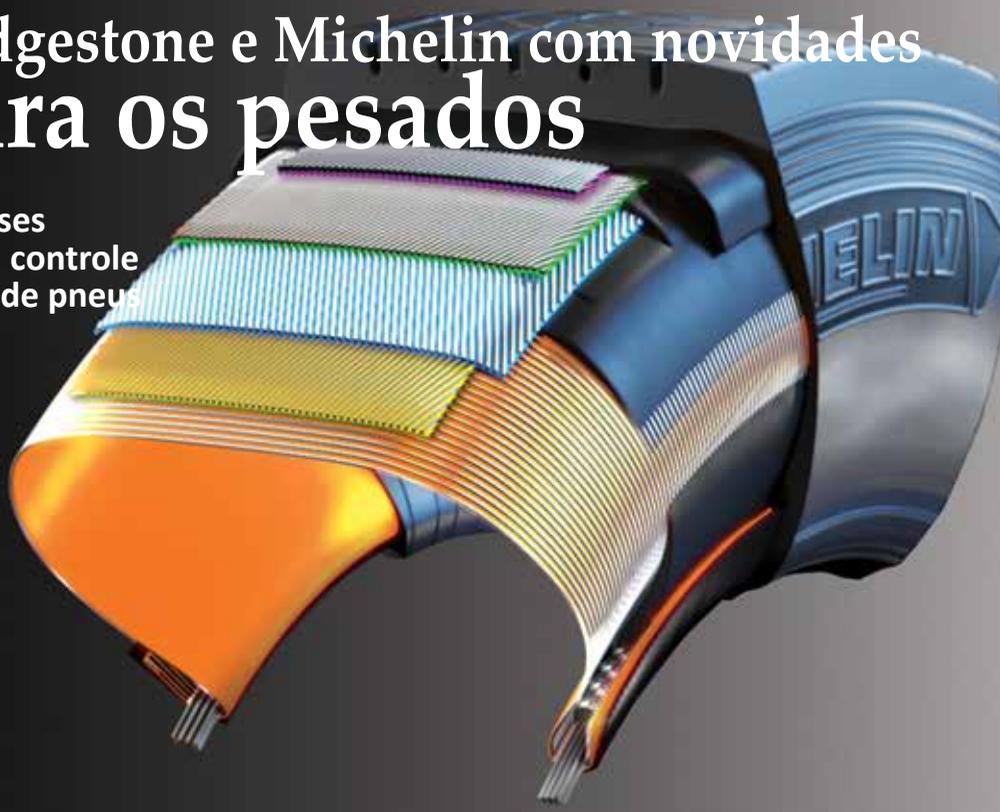
Apesar disso, o Hyundai Creta foi a grande surpresa deste comparativo, pois mesmo com menor nível de tecnologia entrega tanto prazer ao diri-

gir quanto os rivais. E como o Honda HR-V Touring entrega apenas alguns diferenciais extras (faróis de led, sensor de estacionamento traseiro, retrovisor interno fotocromico, airbags do tipo cortina e lanternas traseiras com

leds), o custo adicional de R\$ 4.500 em relação à versão EXL faz pensar se vale mesmo a pena. Além disso, o motor 2.0 litros do Creta se sobressai em performance ao 1.8 litro do HR-V, sem grande penalização ao consumo. **FA**

Bridgestone e Michelin com novidades para os pesados

Franceses trazem controle online de pneus



Vista em corte de pneu com tecnologia X Core, que promete mais proteção, maior recapabilidade e maior quilometragem total do pneu



Wagner Gonzalez

Item dos mais caros entre os consumíveis no controle de custos de qualquer operador de transporte, os pneus são um ponto importante para a segurança e os lucros de um proprietário de um único caminhão de carga ou de uma frota de vários ônibus. Em tempos de economia marcada por uma recessão que insiste em manter-se firme e forte, Bridgestone e Michelin trazem novidades para melhorar a eficiência do sistema.

Bem bolado francês

Certamente você já ouviu falar em valor agregado, uma expressão que os marqueteiros geralmente usam para explicar porque um produto passou a custar mais caro. Vez ou outra essas duas palavras são

levadas a sério, como é o caso da Michelin, que está promovendo o serviço "Frota Certa" e um novo pneu para o transporte urbano de cargas e passageiros, o X Incity Z. Os franceses afirmam que não se trata de venda casada e que mais de 13 mil veículos já aderiram ao serviço prestado pela rede de concessionários da marca.

Na apresentação do Michelin X Incity Z o diretor de marketing da Michelin para a América do Sul, Antonio Crespo, lembrou que "o pneu está entre os principais custos dos transportadores". Seu colega Renato Silva completou e garantiu que a "escultura inovadora do se transforma durante o uso, assegurando maior estabilidade e vida útil". A grande novidade está na banda de rodagem: ela tem três sulcos destacados, intercalados por duas linhas que parecem um corte. Na medida

que avança a quilometragem percorrida esse cortes revelam sulcos mais largos que ajudam a conseguir os benefícios anunciados pelo fabricante.

Segundo o fabricante essa mágica garante quilometragem 10% maior em relação ao modelo X Incity XZU3 e é possível graças à tecnologia Regenion, que define a estrutura blocante 3D. Tal solução permite esculpir blocos no interior da banda de rodagem, algo que ajuda a garantir maior estabilidade pois o pneu positivamente às deformações que acontecem em freadas, acelerações e esforços gerados nas curvas.

Quem andou em carro novo dos segmentos de luxo – ou os mais populares comercializados no Exterior –, já notou a existência de um alarme que indica quando a pressão dos pneus está abaixo ou acima



Antonio Crespo, diretor da Michelin



O lançamento: Michelin X incity Z



Tecnologia Regenion: 10% mais km



O Frota Certa oferece soluções em torno do pneu para otimizar a gestão da frota do transportador



Escultura Blocante 3D: minimiza deformação

do recomendado pelo fabricante. Essa alteração é medida em sensores instalados junto às rodas (há estudos para instalar esse dispositivo no interior da carcaça dos pneus), uma ideia que estreou em Le Mans em 1988 no Jaguar XJR9 vencedor de Andy Wallace, Jan Lammers e Johnny Dumfries.

No caso do Frota Certa, coleta de dados prestada pela rede Michelin, esse recurso é registrado em um relatório que inclui também medição da profundidade da escultura e identificação de eventuais anomalias,



Tecnologia Forcion: nova mistura de borracha

conjunto de dados que é transmitido online no portal que leva o nome desse serviço. Com essas informações é possível diminuir os custos e identificar a hora certa para fazer a recapagem do pneu. "Estamos investindo em tecnologia para reduzir custos de transporte e facilitar a operação das empresas. A revolução digital tem nos permitido ir ainda mais longe nos serviços em torno do pneu" explica Crespo. Atualmente este serviço responde por 10% do faturamento da Michelin Brasil. **EA**

Bandag recauchuta logotipo

bandag
DESENVOLVIDA PARA SER A MELHOR

Desde 2006 proprietária da Bandag, empresa de recapagem de pneus fundada por Roy Carver em 1957 nos Estados Unidos, a Bridgestone está reposicionando a marca em uma ação com foco na sustentabilidade e atenção ao cliente. Esse processo foi lançado junto com a nova identidade visual da empresa e seis bandas de recapagem que abrangem os segmentos urbano (banda B163) e rodoviário, que inclui as versões B729 (para eixos de tração), B268 (eixos livres e de tração moderada de caminhões, ônibus e trailers), BTL-SA2 (pneus radiais instalados em eixos livres), BDR-HT2 (eixos de tração de veículos de alto torque/potência) e BTL3 (eixos livres).

Voltada para o segmento de entrada, onde o custo é a principal consideração do operador de transporte, a Bandag comercializa ainda a linha Pro-tead. Os lançamentos para este nicho incluem a banda BRMS2 (todas as posições para os veículos que trafegam em pistas pavimentadas e não pavimentadas) BDX (eixos de tração para uso em estradas pavimentadas e não pavimentadas). A linha Bandag é produzida em Campinas (SP) em uma fábrica reconhecida pelos padrões de sustentabilidade e limpeza adotadas na linha de produção.

SMVR: CB Twister 250 vence este ano

A Honda CB Twister 250 foi a campeã geral da 2ª edição do Selo Maior Valor de Revenda – Motos, da AutoInforme, com depreciação de 8,1% em um ano de uso

Categoria	Modelo
50 cc	Daфра ZIG
Motoneta	Honda BIZ 110i
Scoter até 200 cc	Honda PCX 150
Scoter acima de 200 cc	Honda SH 300 i
Trail	Honda NXR 160 BROS
Big Trail até 800 cc	Triumph Tiger 800
Big Trail acima 800 cc	BMW R1200 GS
Street	Honda CB Twister 250
Clássica	Ducati Scrambler Icon 803
Crossover	Yamaha MT-09 Tracer 850
Custom até 800 cc	Suzuki Intruder 125
Custom acima de 800 cc	Harley-Davidson Softail Heritage Classic
Naked até 800 cc	Honda CB 650 F
Naked acima 800 cc	Yamaha MT-09 850
Sport até 800 cc	Yamaha YZF-R
Sport acima 800 cc	BMW S 1000 RR
Touring	Harley-Davidson CVO Street Glide

Com apenas 8,1% de depreciação em um ano, a Honda CB Twister 250 foi a moto melhor avaliada na 2ª edição do Selo Maior Valor de Revenda – Motos, da Agência AutoInforme, em parceria com a Textofinal de Comunicação. A montadora japonesa também venceu nas categorias Motoneta com a BIZ 110i, Naked até 800 cc (CB 650 F), Scooter até 200 cc (PCX 150), Scooter acima de 200 cc (SH 300 i), Trail (NXR 160 BROS) e na categoria Street com a própria CB Twister 250.

Outras nove motocicletas foram contempladas pelo Selo Maior Valor de Revenda – Motos 2016, respectivamente em suas categorias: Daфра ZIG (50 cc), Triumph Tiger 800 (Big Trail até 800 cc) BMW R1200 GS (Big Trail acima 800 cc), Ducati Scrambler Icon 803 (Clássica), Yamaha MT-09 Tracer 850 (Crossover), Suzuki Intruder 125



Acima, Alexandre Cury, diretor de Vendas, e Sergio Bessa, diretor de Relações Públicas, da Honda, recebem troféus da categoria Street e Campeão Geral; ao lado, a Honda CB Twister 250, que obteve maior valor de revenda entre todas as motocicletas avaliadas, com índice de desvalorização de apenas 8,1%

(Custom até 800 cc), Harley-Davidson Softail Heritage Classic (Custom acima de 800 cc), Yamaha MT-09 850 (Naked acima 800 cc), Yamaha YZF-R (Sport até 800 cc), BMW S 1000 RR (Sport acima 800 cc) e Harley-Davidson CVO Street Glide (Touring).

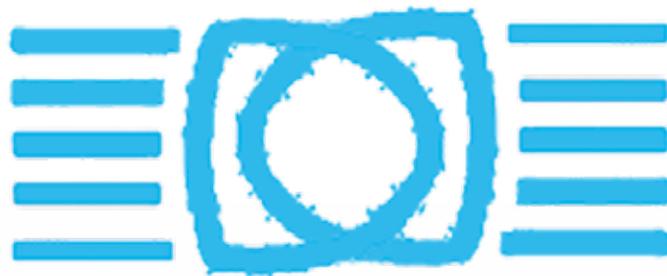
A pesquisa, parceria da Agência AutoInforme com a Molicar, considerou 138 motos zero km mais vendidas, de 17 marcas, com base nas cotações de preços praticados no mercado, em março de 2016 ante igual período deste ano.

Segundo Joel Leite, idealizador do SMVR-Motos e diretor da Agência AutoInforme, “esta versão de motocicletas faz parte do tripé do Selo Maior Valor de Revenda – Autos, em sua 4ª edição, e o de Veículos Comerciais, em sua 3ª edição. No Brasil, a moto proporcionou o verdadeiro direito de ir e vir para grande parte da po-

pulação. Em 2000, pouco mais de 3,5 milhões de brasileiros utilizaram a moto para o seu transporte. Hoje são mais de 20 milhões. Daí a importância deste selo que procura incentivar a indústria e os importadores a oferecerem melhores produtos e melhores serviços de pós-vendas, de modo que o consumidor possa obter o máximo de seu investimento”.

Com apoios institucionais da ABAC, Abeifa, AEA, Fenabrave, Fenauto e Sindipeças, e patrocínio máster da Philips Automotive, o Selo Maior Valor de Revenda – Motos retrata, constata, baliza, os preços praticados no mercado brasileiros, sem subjetividades. “Com isso, reconhece o trabalho das montadoras e das importadoras no processo de aperfeiçoamento de seus produtos e serviços e, na outra ponta, auxilia o consumidor na hora da compra”, argumenta Joel Leite. **EA**

Check-up Solidário



Farol Alto

Seu consultor de novos e usados

7/10/2017 - das 9h às 17h
Telhanorte Aricanduva
entrada pela rua Ajuru

Troque 2 Kg de alimentos não
perecíveis pela revisão do seu carro

Patrocínio

MANN
FILTER

NAKATA®

AMORTECEDOR HG NAKATA

flieg

**A ALTA
PERFORMANCE
ESTÁ NO SANGUE.**

Só quem tem o DNA da alta performance pode oferecer mais que um amortecedor. HG é mais controle e eficiência em pisos irregulares e curvas acentuadas. É segurança, é durabilidade, é a tecnologia do primeiro amortecedor pressurizado do Brasil. Quem quer performance, pede HG Nakata.



Faça revisões em seu veículo regularmente.



TUDO AZUL. TUDO NAKATA.



0800 707 80 22 • nakata.com.br