

APENAS
R\$ 9,99



PICAPE FLEX OU DIESEL?

No canto esquerdo, Chevrolet S10 2.4 Flex, no direito,
Volkswagen Amarok 2.0 Diesel. Qual a melhor?
Depende da finalidade de uso



Faro1 Alto



Seu Consultor Automotivo de Novos e Usados

Número 57 | Ano 5

FORD ECOSPORT AGORA COM MOTOR 3 CILINDROS

Com poucas mudanças estéticas, o SUV compacto ganha motores do século XXI



MERCEDES-BENZ GLA

Modelo 2018 ganha dispositivos de veículos mais luxuosos



SEDANS JAPONESES

Comparativo mostra pontos fortes de Honda Civic e Toyota Corolla



Audi Q5

Segunda geração fica mais leve e estreia nova tração quattro

NOSSOS CONSULTORES COMENTAM CASOS DE DEFEITOS RECORRENTES, INTRIGANTES E FALTA DE MANUTENÇÃO

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

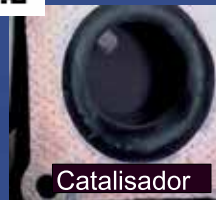
Fuel Cleaner



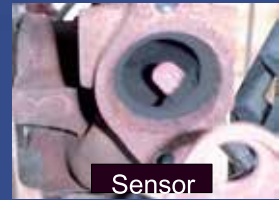
Válvulas



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

12 e 13 de Setembro
SIMEA 2017

Centro de Convenções Rebouças

21 e 22 de Setembro
Motorres
Módulo II

28 e 29 de Setembro
Rede CAN
Módulo II

19 de Outubro
X Simpósio Internacional
de Lubrificantes, Aditivos e
Fluidos

Mais informações:
www.aea.org.br



8
KIA SOUL NA OFICINA



14
FORD ECOSPORT



18
SEDANS JAPONESES



22
PNEU
SUPERESPORTIVO

NO ELEVADOR

- 8 Claudio Cobeio resolve defeito inusitado em um Kia Soul
- 9 Sergio Torigoe mostra o que ocorre quando não se troca o óleo
- 10 Marcelo Navega avalia Volkswagen Tiguan usada

LANÇAMENTO

- 12 Mercedes-Benz GLA ganha facelift e tecnologias de Classe E
- 14 Ford EcoSport agora conta com motor 3 cilindros
- 16 Audi Q5 fica mais leve e mais econômico, com tecnologia ultra

COMPARATIVO

- 18 Sedans japoneses mostram o que têm de melhor
- 20 Picapes flex ou diesel? Uma ajuda para escolher a melhor

PIT STOP

- 22 Michelin apresenta pneus para superesportivos que colam na pista



A ÚNICA FEITA DA OFICINA PARA O DONO DO CARRO

O Brasil do futuro

Há décadas ouço que o Brasil é o País do futuro. Me pergunto hoje, por que demora tanto para chegar, esse tal de futuro? O mundo já não discute mais qual será a próxima matriz energética automotiva, governos mais conscientes já determinaram banir os automóveis com motor a combustão interna.

O Brasil, por outro lado, nem começou a discutir o assunto. O governo brasileiro se faz de 'songo-mongó' para a questão, sabe-lá por que. E não é por falta de aviso. Diversos especialistas dizem que se o Brasil quiser se manter relevante no mercado automotivo, precisa investir na produção de tecnologia para participar do mercado externo. Produzir carros com baixo valor agregado não nos levará a lugar algum.

Mas, como se preocupar com um bem tão supérfluo quando se vive em meio a uma crise econômica que não tem mais fim? E ainda, aliada a uma crise política que aparentemente derrubará mais o País? A sociedade brasileira já não se surpreende mais com tantos casos de corrupção, pois ninguém é punido de forma exemplar. Desvios de verbas, favorecimentos em obras públicas, verdadeiros assaltos bilionários aos cofres são realizados diariamente por aqueles que deveriam liderar a nação rumo a um futuro promissor, mas o único objetivo deles é legislar em causa própria...

É possível mudar isso? Sim, com certeza. Mas, será mesmo que queremos? Muitas vezes acredito que não. Para tanto, teria de haver uma revolução e, com certeza, o povo brasileiro não é revolucionário. Somo uma nação de acomodados, que prefere esperar um salvador da pátria, que acredita em histórias da carochinha, Coelho da Páscoa

e Papai Noel. Queremos tudo de presente, e não fazer por merecer...

O grau de hipocrisia e demagogia do povo brasileiro reflete-se na escolha dos líderes. Se a população vive mal, é porque escolhe mal. E não sabe escolher porque não tem intelecto suficiente para diferenciar o joio do trigo, pois, afinal, pensa igual. Como mudar isso? Com educação, principalmente. E com rigidez nas leis. Somos muito coniventes aos crimes de colarinho branco e muito emotivos às tragédias pessoais sensacionalistas. O casal jogou o filho pela janela? Cadeia pra eles, para sempre. O político roubou milhões de dólares? Coitado dele, deve ter sido obrigado! No lugar dele eu faria igual... Afinal, matar criancinha é crime hediondo, roubar dinheiro de impostos, não. Ninguém morre quando milhões são tirados da saúde e segurança pública, certo?

A verdade é que desde sempre o governo brasileiro é pai dos pobres e mãe dos ricos. E os pobres têm orgulho disso. O pai sustenta e castiga, toma quando não é obedecido. A mãe acalanta, passa a mão, não deixa faltar nada.

E assim sobrevivemos. Um dia após o outro, sem saber como será o futuro, esperando alguém nos salvar de nós mesmos, uma vez que somos incapazes de mudar simplesmente pelo fato de não quisermos mudar.

Preferimos comprar carros com pouca tecnologia a preços que fazem os norte-americanos rirem de nós, pois assim podemos nos vangloriar dos menos afortunados que mal conseguem pagar a tarifa do ônibus. Pois assim nos sentimos superiores aos pobres miseráveis que mal tem o que comer. Pois assim somos ainda mais brasileiros...

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



A Delphi é uma das líderes mundiais em tecnologia móvel, componentes e sistemas de transporte, fornecendo soluções para todas as montadoras do Brasil, além de soluções completas para a linha de Climatização e Arrefecimento. Confira nosso portfólio completo em: catalogoeletronicodelphi.com.br

Sua parceria de **Confiança**

f t [YouTube /delphiautoparts](https://www.youtube.com/delphiautoparts)

DELPHI
 ATENDE **0800 0118135**
www.delphi.com.br



Audi Caraigá promove test drive RS

A Caraigá Audi Center Morumbi promoveu interessante test drive dos veículos mais rápidos da linha Audi: TTS, R8 Coupé V10 Plus, RS6 Avant Performance, RS7 Sportback Performance, RS Q3 e o RS3 Sportback.

Apesar da chuva e do trajeto curto pelas ruas do entorno da concessionária, foi possível avaliar a força e conforto que os modelos proporcionam. Andamos no

TTS, RS Q3 e RS7 Sportback Performance, três carrocerias distintas e interessantes. O TTS é o mais “fraco” entre eles, mas nem por isso menos divertido. Com motor quatro cilindros de 2 litros, tem 286 cv de potência, vai de 0 a 100 km/h em 4,7 segundos e atinge velocidade máxima de 250 km/h. Custa R\$ 309.990 e ninguém passa despercebido ao volante.

A versão apimentada do SUV de entrada Q3 con-



Fotos: Divulgação

Audi R8, RS6 e RS7 foram as grandes estrelas da ação

ta com motor cinco cilindros de 340 cv de potência, muita determinação na aceleração com visual bastante discreto, e ao contrário do TTS, permite chegar sem causar alvoroço. O preço parte de R\$ 332.990.

Já o RS7 Sportback Performance é um canhão com

motor V8 turbo de quatro litros, com 605 cv de potência, muito luxo e conforto. Vale cada centavo dos R\$ 728.990 cobrados pela Audi pelo modelo 2017 ou R\$ 750.990 pelo modelo 2018. Acelera de 0 a 100 km/h em 3,7 segundos e atinge velocidade máxima de 305 km/h. **FA**

Nakata lança tulipas de transmissão



Componente atende 12 modelos diferentes

A fabricante de autopeças Nakata apresenta ao mercado de reposição nova linha de itens de transmissão – tulipas. “Fabricadas em aço conforme padrão original, as tulipas da Nakata sofrem processo de têmpera, o que resulta em mais durabilidade e resistência”, explica Jair Silva, gerente de qualidade e serviços da Nakata, acrescentando que a qualidade na usinagem

e acabamento, proporciona encaixe perfeito durante a instalação.

As tulipas contam com seis meses de garantia e ampla cobertura para carros nacionais, importados e utilitários. Há componentes para vários modelos e versões, entre eles, Citroën C3, Renault Duster, Renault Master, Peugeot 207, Ford Ranger, Focus, Fiat Ducato, Fiat Palio, Honda Fit, Toyota Corolla, Mitsubishi L 200 e Nissan Frontier. **FA**

Sindirepa lança anuário da reparação

O Sindirepa Nacional traz ao mercado a primeira edição do Anuário da Indústria da Reparação de Veículos do Brasil, com estatísticas que compreendem Dados Sócioeconômicos Demográficos, Dados Automotivos e da Indústria da Reparação de Veículos.

O Anuário traz informações como frota circulante por tipo de veículo, extensão das rodovias, vendas de combustível, total de veículos segurados e DPVAT, até quantidade



Livro baliza dados estatísticos

de empresas do setor, com detalhamento por subclasses, como colisão, lavagem e acessórios, mecânica e borracharia, além de empregos gerados, capacitação de mão de obra, remuneração, intervalos para substituição de peças, canais de compras e movimentação financeira, dentre outras.

“Abastecer com conteúdo e soluções, representar e defender a indústria da reparação é nosso compromisso”, comenta Antonio Fiola, presidente do Sindirepa Nacional. **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)

Kia Soul apaga sem explicação

Modelo é bom, raramente apresenta defeitos crônicos quando a manutenção preventiva é realizada de acordo com o manual; unidade na oficina é caso à parte

Fotos: Alexandre Akashi



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



Após realizados diversos testes, causa provável do defeito estava no sensor de oxigênio pós-catalizador

OKia Soul é um carro bastante confiável e raramente apresenta defeitos crônicos, ainda mais quando o motorista realiza as manutenções preventivas de acordo com o preconizado no manual do proprietário.

Mas, de vez em quando até mesmo os melhores apresentam defeitos intrigantes, como o caso dessa unidade ano/modelo 2010, com pouco mais de 60.000 km rodados, que chegou na oficina com problema de ignição. De repente, o carro morre e nem sempre pega de primeira.

Com dezenas de sensores, atuadores, módulos eletrônicos e quilômetros de fios, o defeito pode ser qualquer coisa, des-

de bicos injetores com falha de equalização (quando um ou mais injetores injetam menos combustível do que o necessário), até um curto-circuito em um fio, provocando massa e cortando a ignição.

Quando há centenas de causas possíveis, o melhor a fazer é eliminar cada uma aos poucos, examinando os componentes e substituindo-os, se necessários. Mas, antes, é possível realizar um diagnóstico eletrônico, com scanner automotivo, para verificar se o defeito anotou alguma falha no sistema.

Na primeira tentativa, assim que o carro chegou, não havia nada indicando defeito. Era como se nada tivesse ocorrido e o carro estava normal. Assim, verificamos o sistema de ignição, velas, cabos de velas e bobinas. Tudo certo. Verificamos filtros de ar e combustível, e trocamos o de ar, preventivamente.

Partimos para verificação da equalização dos injetores. Havia uma pequena desequalização, que corrigimos, e também verificamos a tensão na bomba de combustível, que estava Ok. Fizemos o carro funcionar e, de repente, apagou sozinho.

Nesse momento passamos o scanner novamente, que indicou defeito na segunda sonda lambda, pós-catalisador. Algo estranho, pois nenhuma luz no painel acendeu. Normalmente, quando essa sonda deixa de funcionar, o carro sinaliza com um luz amarela com desenho do motor.

Retiramos o componente e analisamos. Não havia nada de errado nele. Apenas um pouco sujo. Limpamos e reinstalamos. Aparentemente isso resolveu o problema, pois não voltou a acontecer. Mas, é quase impossível ter certeza que era este o defeito. **EA**

Diagnóstico de defeitos intrigantes demandam tempo e conhecimento

Troca de óleo no uso severo

Querer economizar nem sempre dá certo. Substituir o lubrificante do motor é o menor dos custos de manutenção de um veículo e a negligência pode custar caro

Fotos: Alexandre Akashi



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



O Toyota Etios 2016 com apenas 33.000 km teve apenas duas trocas realizadas no período e formou borra que entupiu o pescador e fundiu o motor



Fazer as manutenções do veículo de acordo com as orientações do manual do proprietário é sempre sinal de inteligência. Existem motoristas, porém, que acham desnecessário trocar o óleo do motor, o fluido de freio, e até mesmo calibrar os pneus. O caso que relataremos a seguir é uma lição para quem pensa que carro só precisa de combustível para funcionar.

Em uma bela tarde, o guincho chegou com um Toyota Etios 1.5 2016, com apenas 33.000 km rodados, que não pegava. Segundo o proprietário, o carro parou de repente e não pegou mais, com a luz vermelha do óleo acesa no painel.

Foi preciso trocar o motor, pois não há peças para retífica

Nem tentamos ligar o carro, fomos direto para a vareta de óleo, verificar o nível.

O óleo estava lá, mas com nível baixo e muito grosso. Decidimos retirar a tampa do cabeçote e não tivemos boas impressões. De cara deu para perceber que o motor tinha rodado sem lubrificação. Retiramos do carro e abrimos na bancada.

As notícias não eram boas. O motor tinha fundido. Uma enorme porção de borra havia se formado no cárter e entupiu o pescador de óleo, o que causou a deficiência de lubrificação. Ao informar o dono do carro, descobrimos o real motivo do problema ter acontecido. Desde que comprou o veículo, zero km, somente duas trocas de óleo foram realizadas.

Ocorre, porém, que o veículo é usado de forma severa, por se tratar de um carro de locação. Com esta quilometragem,

o óleo deveria ter sido trocado pelo menos três vezes mais, a cada 5.000 km. Parece exagero? Pode até ser, mas é melhor do que correr o risco de ter um motor fundido.

Mandamos o motor para a retífica, e eis que surge mais um problema: no processo de retífica, os componentes internos do motor precisam ser substituídos por outros com medidas especiais, milímetros maiores do que os padrões, pois as folgas aumentam. A dificuldade é que não existem estas peças com medidas especiais no mercado, pois o motor é novo e são raros os casos de retífica. Se as peças existem, são tão raras de encontrar quanto um motor de Etios fundido.

A solução mais rápida neste caso é comprar um motor parcial, e todos os componentes novos. O resultado é um prejuízo de mais de R\$ 6.000. **EA**

VW Tiguan: manutenção elevada

Vazamento pela bomba de água, falhas nas válvulas injetoras e perda de sincronismo são defeitos recorrentes e de alto custo de reparo

Fotos: Marcelo Navega



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



Acima, à esquerda, e ao lado, a bomba de água que costuma apresentar vazamentos



O Volkswagen Tiguan 2.0 TSI é um SUV de muitas qualidades: confortável, bem acabada, bom nível de equipamentos opcionais e um conjunto motor-transmissão eficiente, com força e resposta rápida.

O modelo avaliado nesta reportagem tem mais de cinco anos e com rodagem média próxima dos 70.000 km, e o melhor preço competitivo. Segundo tabela Fipe, um modelo 2011 custa cerca de R\$ 55.835.

Como todo veículo de alto valor agregado, o Tiguan apresenta custo de manutenção equivalente ao preço de aquisição. Nossa experiência mostra que a revisão de freios com tro-

ca de pastilhas, fluido e retificação dos discos custa em torno de R\$ 1.300. Já a suspensão, que demanda troca de buchas de bandeja com alinhamento e balanceamento, tem custo próximo de R\$ 1.200.

Um problema recorrente é o vazamento de água pelo conjunto da bomba, cujo conserto custa ao proprietário aproximadamente R\$ 4.000, se utilizar peça genuína, adquirida na rede concessionária. Porém, existe a opção de usar componente do mercado paralelo e baixar o valor em torno de R\$ 1.000, para R\$ 3.000.

Sendo o motor com injeção direta de combustível, quando as válvulas de injeção dão problema provavelmente deverão ser substituídos. Este é um defeito raro, não tivemos muitos casos assim, apenas duas passagens com esse problema. A bomba de combustível de alta

pressão também tem valor elevado no mercado de reposição, é um componente que pode apresentar problemas mas até o momento não tivemos nenhuma ocorrência.

Esse motor tem um grave problema, já recebemos um aqui na oficina e há também relatos similares em outras oficinas: a perda do sincronismo dos eixos do motor que ocasiona o empenamento de válvulas do cabeçote. O orçamento para o conserto pode ultrapassar os R\$ 10.000. Outro problema comum é a válvula de recirculação de gases do motor que quando fura gera consumo de óleo e alteração no funcionamento do motor.

Esta é nossa experiência com o carro. O Tiguan não está sozinho em relação a alguns problemas recorrentes ou de custo elevado, todo carro que tem alto valor agregado tem custo proporcional de manutenção. **EA**

Troca de freios custa R\$ 1.300, buschas de suspensão, R\$ 1.200

Confira as Dicas da Delphi para utilizar melhor o ar-condicionado!

O ar-condicionado veicular é um item muito utilizado no verão. **No entanto, pouca gente sabe que para sua perfeita conservação, ele deve ser usado também nas outras estações do ano, inclusive no inverno. O ideal é que seja ligado pelo menos uma vez por semana.** Além de proporcionar no ambiente interno um ar de melhor qualidade com temperatura controlada e livre de impurezas, possibilita o uso do veículo com os vidros fechados e, portanto, mais segurança e redução do ruído do ambiente externo. Esta prática ajuda a manter o bom funcionamento do sistema.

Ao contrário do que se costuma dizer, o gás não gasta nem envelhece, embora raramente pequenos vazamentos possam ocorrer, muitas vezes causados por deficiência na lubrificação interna aos tubos, mangueiras e demais componentes do circuito. O óleo que circula diluído ao gás tem uma função secundária muito importante, pois sua densidade o torna vedante. Sua função primária é a

lubrificação do compressor. Reparos ou recarga no equipamento de ar-condicionado não são comuns, mas caso haja necessidade, é importante assegurar que os anéis de vedação de conexões desmontadas sejam substituídos por novos e iguais aos originais, e que o aperto (torque) das uniões estejam adequados depois de qualquer tipo de manutenção feita no sistema.

Aproximadamente 70% dos problemas são ligados a vazamentos. Por esse motivo, é indicada a instalação de equipamentos adequados e sempre em um local de confiança.

Confira abaixo outras dicas:

Filtro de ar

Procure verificar o estado do filtro do ar-condicionado ou filtro de cabine.

Visibilidade

O ar condicionado é muito

útil no desembaçamento dos vidros em dias de chuva. O sistema de resfriamento será responsável pela redução da umidade do ar e deixará os vidros secos.

Como minimizar o odor

Uma dica importante para evitar o mau cheiro é desligar o ar-condicionado cerca de 3 minutos antes de chegar ao seu destino, mantendo ligada a ventilação com ar natural, de preferência na velocidade máxima.

Recirculação do ar

A utilização correta deste recurso propicia um resfriamento mais rápido do automóvel e ainda impede que o ar externo com muita fumaça e poluição entre no carro - situações de trânsito pesado. Portanto, deve-se usar a captação externa sempre que possível para contínua renovação do ar, mas não por muito tempo (20 minutos no máximo).



A Delphi possui uma linha completa de componentes originais para o Sistema de Ar Condicionado. Consulte seu mecânico!





Com nova frente e rodas de design exclusivo, o SUV compacto GLA chega ao modelo 2018 com preços a partir de R\$ 158.900

Mercedes-Benz GLA ganha facelift

Modelo agrega design do SUV GLS, como grade frontal e para-choques para ficar com ar mais robusto



Alexandre Akashi
aleakashi@
jornalfarolalto.
com.br

O SUV compacto de entrada da Mercedes-Benz, GLA, acaba de ganhar facelift, com nova grade frontal, para-choques dianteiro e traseiro, e rodas 18 polegadas. O objetivo, segundo a montadora, é dar um ar mais robusto ao modelo, ao importar o design do 'irmão maior', GLS. As mudanças estéticas são sutis, mas bem-vindas.

O modelo 2018 chega em cinco versões, com três opções de motor, todos com câmbio de dupla embreagem de sete marchas. As versões de entrada contam com motor 1.6 flex turbo de injeção direta de 156 cv de potência e 250 Nm de

torque máximo: GLA 200 ff Style (R\$ 158.900), GLA 200 ff Advance (R\$ 175.900), GLA 200 ff Enduro (R\$ 203.900); a intermediária é o GLA 250 Sport, com motor 2.0 turbo de injeção direta de 211 cv de potência e 350 Nm de torque máximo (R\$ 232.900); e a versão topo de linha, AMG GLA 45 4Matic, com motor 2.0 turbo de injeção direta de 381 cv e 475 Nm (R\$ 359.900).

Entre as novidades do modelo destaque para o ESP® CURVE DYNAMIC ASSIST, que proporciona mais estabilidade e melhor dirigibilidade em curvas por meio de leves frenagens nas rodas de den-

tro da curva, uma vez que o sistema reconhece a necessidade de mais força e distribui a tração via diferencial para as rodas de fora.

Ao volante

O lançamento do novo GLA contou com test drive entre São Paulo e a praia de Cambury, litoral norte do Estado. Excelente escolha com bons trechos de reta, curvas, serra e até mesmo estrada de chão batido com muitos buracos.

A Mercedes-Benz disponibilizou a versão intermediária, Advance, com motor 1.6 turbo, que traz um pacote de itens de série interessante

Fotos: Divulgação



O interior conta com novas cores e acabamentos dos bancos

Marcos César



Gráficos em 3D oferecem requinte ao painel



Porta-malas leva 421 litros



Lanternas ganham tecnologia Stardust, derivada do Classe E. Novo para-choque traseiro conta com vincos mais fundos

como faróis de LED de alta performance e lanternas em LED com tecnologia Stardust, derivada do Classe E. As luzes de freios e os piscas são controlados em três intensidades: brilho total durante o dia, um nível intermediário para rodar durante a noite e um nível mais baixo para paradas à noite, para não incomodar outros usuários da via.

O grande destaque do modelo é a posição de dirigir, que apesar de ser considerado um SUV, a altura do banco não necessariamente precisa ficar elevada, como na maioria dos veículos dessa categoria. Claro que por possuir suspensão mais elevada, os ocupantes ficam mais altos do que em um sedan ou hatchback da marca, mas quem gosta de dirigir mais 'socado' consegue encontrar uma posição agradável,

assim como quem sente mais prazer em se sentir mais alto, uma vez que o banco do motorista conta com um bom ajuste de altura.

A maior crítica à versão avaliada é em relação à potência e torque do motor. Para um carro deste porte, os 156 cv não são suficientes para uma condução mais esportiva, tal como a posição de dirigir sugere. Assim, se a ideia é ter um carro esperto, melhor investir um pouco mais e adquirir a versão GLA 250 ou AMG.

No test drive realizado na rodovia Rio-Santos, em algumas situações as retas onde eram permitidas as ultrapassagens ficaram curtas demais pela falta de fôlego e lenta retomada de velocidade em quarta e quinta marchas.

No entanto, como veículo de uso urbano e para condu-

ção trivial, com aceleração até 120 km/h, o 1.6 l é suficiente, pois arranca bem e atinge os 100 km/h em pouco mais de 8 segundos.

Detalhes

Por se tratar de um veículo de entrada, o GLA deixa de desajar em alguns detalhes como a ausência de retrovisor eletrocromático e ar-condicionado digital, itens que veículos de luxo normalmente apresentam como item de série.

Outro item que também faz falta é o GPS integrado. Assim como muitas marcas, a Mercedes-Benz optou em investir na conectividade com smartphone, em que o motorista sincroniza o celular por Bluetooth e cabo para utilizar o Google Maps ou Waze por meio do Android Auto ou CarPlay (iOS).

FICHA TÉCNICA MB GLA 200 ADVANCE

Motor: dianteiro, transversal, turbo, injeção direta, flex, 4 cilindros, DOHC, 1.595 cm³, 16 v, 156 cv a 5300 rpm (gasolina/etanol), 250 Nm a 1200-4000 rpm; diâmetro x curso: 83 x 73,7 mm; taxa de compressão: 10,3:1

Câmbio: automatizado, dupla embreagem, 7 marchas

Tração: dianteira
Direção: assistência elétrica

Suspensão: independente nas quatro rodas, dianteira tipo McPherson e multilink na traseira

Freios: a disco nas quatro rodas, ventilados na dianteira e sólidos na traseira

Rodas e pneus: liga leve 235/50 R18

Dimensões: comprimento, 4417 mm; largura, 2022 mm; altura, 1524 mm; entre-eixos, 2699 mm; peso, 1435 kg; porta-malas, 421 l; tanque de combustível, 50 l

Desempenho: velocidade máxima, 215 km/h; aceleração 0 a 100 km/h: 8,1 s

Consumo PBE-V Inmetro: cidade - 7/10 km/l (e/g); estrada - 8,6/12,7 km/l (e/g)



A versão FreeStyle com motor 1.5i flex de 3 cilindros e câmbio automático custa a partir de R\$ 86.490

Motor 3 cilindros 1.5 i é destaque

O novo Ford EcoSport chega em três versões, com duas opções de câmbio e novos motores 1.5 e 2.0



Alexandre Akashi
aleakashi@
jornalfarolalto.
com.br

Primeiro SUV compacto no mercado brasileiro, o Ford EcoSport chega renovado, principalmente no quesito powertrain. O modelo 2018 conta agora com inédito motor três cilindros de 1.5 litro, flex, capaz de atingir 137,2 cv de potência e 158,5 Nm de torque máximo, quando abastecido com etanol, e também o já conhecido 2.0 Duratec Direct Flex, de injeção direta, que rende 176 cv de potência e 221 Nm de torque máximo, também com etanol.

Por fora, as mudanças foram sutis, sendo a frente mais impactante, com prolongamento da grade até a linha do capô e novos faróis de neblina com setas inte-

gradadas. O novo modelo chega em três versões: SE, FreeStyle e Titanium, sendo as duas primeiras com motor três cilindros 1.5 com opção de câmbio manual de cinco marchas ou automático de seis, e a Titanium com motor 2.0 e câmbio automático.

Os preços: SE manual, por R\$ 73.990, SE automático por R\$ 78.990, FreeStyle manual por R\$ 81.490, FreeStyle automático por R\$ 86.490, e Titanium por R\$ 93.990. Se comparados com os demais SUVs do mercado, são valores bem competitivos, ainda mais se forem levados em consideração os equipamentos de série em cada versão.

Comum a todos, desta-

que para os sete air bags (dois frontais, dois laterais, dois tipo cortina e um de joelho para o motorista), controle eletrônico de estabilidade (ESC) e tração (TCS), sensor de estacionamento traseiro, sensor de monitoramento de pressão dos pneus (TPMS), sistema anti-capotamento (RSC), controle ativo da grade frontal, sistema multimídia Sync 3, direção com assistência elétrica e bagageiro no teto.

A versão SE vem com multimídia SYNC 3 com tela de 6,5" e rodas de liga leve de 15". A FreeStyle adiciona SYNC 3 com tela de 8", câmera de ré, ar-condicionado automático e digital, faróis com luzes diurnas de LED, tela



Estepe no porta-malas é marca registrada



Porta-malas continua pequeno, com 356 litros

Tela multifuncional no centro do painel é item de série em todas as versões do modelo

multifuncional de 4,2", bancos revestidos em tecido e couro e rodas de liga leve de 16", e a Titanium traz ainda teto solar elétrico, sensor de ponto cego com alerta de tráfego cruzado, acesso inteligente capacitivo, sistema de partida sem chave, faróis de xênon, Sony Premium com 9 alto-falantes, bancos de couro e rodas de liga leve de 17".

Ao volante

A Ford proporcionou um curto teste drive do novo EcoSport, no litoral sul de Pernambuco, por trecho misto urbano/rodoviário. Infelizmente foi possível avaliar apenas uma versão do modelo, a FreeStyle 1.5 automático.

A primeira impressão não foi muito boa. Com o veículo parado e ligado, as garrafas de água no console indicavam alto nível de vibração do motor. Era visível o chacoalhar do líquido dentro delas. Ao abrir o capô, diversas mangueiras e componentes vibram freneticamente. Em movimento, porém, a sensação no habitáculo era amenizada.

Com câmbio automático de seis marchas e bom nível de torque em baixa rotação, o EcoSport 1.5 acelera razoavelmente

bem até 100 km/h, sem trancos, de forma suave e linear. Ao pisar fundo no acelerador, para uma retomada de velocidade, a resposta condiz com o tamanho do motor, e chega até a surpreender, por ser um três cilindros. O ronco é mais estridente do que um quatro cilindros, mas chega a ser agradável.

O acerto de suspensão está bom, nem muito duro, nem muito mole. Como SUV urbana, atende bem as necessidades dos motoristas que buscam mais conforto a desempenho.

Deslize

Com sete air bags, a Ford derrapou ao instalar freios a tambor nas rodas traseiras, ao invés de freios a disco. Tudo bem que pela relação peso-potência não é alta, uma vez que a versão FreeStyle avaliada tem 1.272 kg, e a mais pesada, Titanium, 1.359 kg, porém, ao anunciar tanta tecnologia embarcada poderiam melhorar o componente principal de segurança, que são os freios.

Vale lembrar que o EcoSport é exportado para a Europa, onde não há mais carros zero km com freios a tambor, fruto de exigên-

cia do mercado local. Os consumidores europeus simplesmente não compram carros com freios a tambor, pela melhor eficiência dos freios a disco.

Faltou também ajuste de profundidade do volante, que ajuda a encontrar melhor posição de dirigir. O banco traseiro também não conta com apoio para os braços, um item que já deveria ter sido integrado em veículos com preço superior a R\$ 70.000. Fez falta também a alça de segurança de teto, mas este item tem justificativa técnica: é incompatível com o air bag tipo cortina.

Curiosidade

Desde sempre, o estepe do EcoSport fica na tampa do porta-malas. No novo modelo não é diferente. Com isso, a tampa abre horizontalmente, para o lado, ao invés de verticalmente, para cima. Assim, quem tem garagem com menos de 5 metros de comprimento sofre para acessar o compartimento de carga, assim como quem para o carro na rua e logo em seguida outro veículo estaciona atrás, a poucos centímetros de distância.

FICHA TÉCNICA FORD ECOSPORT 1.5 3 CILINDROS

Motor: dianteiro, transversal, flex, 3 cilindros, 1.497 cm³, 12 v, 137,2/130,4 cv a 6500 rpm (etanol/gasolina), 158,5/153,3 Nm a 4500 rpm (e/g); diâmetro x curso: 84 x 90 mm; taxa de compressão: 12:1

Câmbio: manual de 5 marchas ou automático de 6

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 205/65 R15 (SE); 205/60 R16 (FreeStyle)

Dimensões: comprimento, 4269 mm; largura, 1765 mm; altura, 1693 mm; entre-eixos, 2519 mm, peso, 1227 kg (SE), 1255 kg (SE AT), 1242 kg (FreeStyle), 1272 kg (FreeStyle AT), porta-malas, 356 l; tanque de combustível, 52 l

Desempenho: velocidade máxima, 180 km/h; aceleração 0 a 100 km/h: 12,4 s (manual); 11,8 s (AT)

Consumo PBE-V

Inmetro:

Manual: cidade - 8,3/11,6 km/l (e/g); estrada - 9/13,1 km/l (e/g)

AT: cidade - 7,1/10,4 km/l (e/g); estrada - 8,9/12,8 km/l (e/g)



A versão topo de linha é a Ambition, que custa R\$ 292.990 e vem com rodas de 20"; modelo ficou mais leve e ganhou nova tecnologia quattro

Audi Q5 chega à 2ª geração

O modelo tem três versões com motor 2.0 TFSI e pode vir blindado de fábrica, com suspensão a ar



Alexandre Akashi
aleakashi@
jornalfarolalto.
com.br

O Audi Q5 chegou à segunda geração com melhorias que somente uma marca como a Audi poderia apresentar. Esteticamente, mantém o mesmo padrão de linhas limpas, sem muitas curvas, sóbrio. Por fora, alterações na grade frontal, faróis e lanternas, retrovisores, teto e escapamento, agora integrados ao difusor.

O motor é o mesmo 2.0 l da família EA888, de dupla injeção (direta e indireta) agora com 252 cv de potência (o mesmo do Audi A4 na versão mais potente), acoplado a um câmbio Stronic de sete marchas. A novidade é o sistema de tração

integral quattro, que agora é chamada de Tração Integral Permanentemente Disponível, e não mais Sob Demanda. A diferença está no conjunto mecânico e eletrônico que acopla o eixo cardã e transfere a tração para as rodas traseiras.

No novo sistema, o eixo cardã fica imóvel quando a tração integral não é necessária. Uma embreagem multidisco localizada na saída da transmissão e gerenciada por um módulo eletrônico se encarrega de acionar o eixo cardã conforme a necessidade, determinada por um conjunto de outros oito módulos: ABS, motor, transmissão, tração quattro, coluna de direção, sus-

pensão, reboque, interface de diagnóstico (Gateway), e Drive Select. No diferencial traseiro, um sistema de pinças acionadas eletricamente fazem a conexão entre os eixos.

Segundo a Audi, é possível transferir qualquer porcentagem de torque para o eixo traseiro conforme as condições de condução e nível de aderência do piso sendo que o acoplamento se dá em 200 milissegundos e pode ser "previsto" com antecedência de até 500 milissegundos. O objetivo principal é reduzir consumo e emissões, e os testes da marca indicam que este sistema gera economia média de 0,3 l para cada 100 km ro-

Fotos: Divulgação



O interior conta com luzes customizáveis e nova manopla do câmbio



Na versão Ambition, Virtual Cockpit de série



O porta-malas leva de 550 l a 1.550 l



A largura foi reduzida em 5 mm, porém o modelo cresceu em largura (34 mm), altura (4 mm) e entre-eixos (12 mm)

FICHA TÉCNICA AUDI Q5 AMBITION

Motor: dianteiro, transversal, turbo, gasolina, injeção direta e indireta, 4 cilindros, DOHC, comando de válvulas variável na admissão e escape, 1.984 cm³, 16 v, 252 cv a 5000-6000 rpm, 370 Nm a 1600-4500 rpm; diâmetro x curso: 82,5 x 92,8 mm; taxa de compressão: 9,6:1

Câmbio: automatizado de dupla embreagem, 7 marchas

Tração: integral
Direção: assistida elétrica

Suspensão: independente nas quatro rodas, braços sobrepostos na dianteira, e multilink na traseira

Freios: a disco nas quatro rodas, ventilados na dianteira e na traseira

Rodas e pneus: liga leve 235/45 R20

Dimensões: comprimento, 4663 mm; largura, 1893 mm; altura, 1659 mm; entre-eixos, 2819 mm, peso, 1720 kg, porta-malas, 550 l; tanque de combustível, 70 l

Desempenho: velocidade máxima, 237 km/h; aceleração 0 a 100 km/h: 6,3 s

Consumo PBE-V Inmetro: cidade – 8,5 km/l; estrada – 10,3 km/l

dados. Para o condutor as ações são imperceptíveis.

O novo Q5 chega em três versões de acabamento, Attractive, por R\$ 244.990, Ambiente, R\$ 274.990, e Ambition, R\$ 292.990. Como opcionais, a Audi disponibiliza os pacotes Side Assist, com Assistente de tráfego reverso, Exit Warning Assist e Pre Sense Traseiro, por R\$ 6.500, e Assistance Tour, com Traffic Jam Assist, Controle de Cruzeiro Adaptativo e Active Lane Assist, por R\$ 12.600.

A Audi aproveitou para anunciar vendas do Q5 Ambition blindado de fábrica. A maior vantagem é que o carro já chega com um conjunto de

suspensão, freios e eletrônica especialmente projetados para o aumento de peso resultante da blindagem 3A. O conjunto motor-transmissão é o mesmo 2.0 TFSI e Stronic de sete marchas, mas os pneus ganham tecnologia runflat e a suspensão é a ar, adaptativa. O preço sobre para R\$ 354.990

Ao volante

A versão oferecida para test drive era a Ambition, que apresenta um pacote de itens de série bastante interessante, como faróis full LED, roda 20", assistente de farol alto, luzes interiores customizáveis, espelhos exteriores com sistema antio-

fuscante, além dos itens que estão presentes nas versões mais simples, como Virtual Cockpit, teto solar panorâmico, banco do motorista com memória, assistente de estacionamento e ar-condicionado de três zonas (versão Ambiente).

O grande forte dos Audi é a esportividade ao volante, característica que o Q5 até tem, mas não chega ser tão marcante. Os 252 cv aceleram bem os 1.720 kg do carro, que faz de 0 a 100 km/h em 6,3 segundos, mas essa não é a principal marca do SUV. Já o conforto é impecável, ainda mais para quem viaja no banco traseiro, que conta também com ajuste do encosto. **FA**

Rivais orientais

Honda Civic e Toyota Corolla disputam a preferência do consumidor no mundo inteiro; o primeiro é mais jovial enquanto o outro prima pelo conforto

Fotos: Alexandre Akashi



O Honda foi totalmente reestilizado, ficou maior e melhor; já o Corolla mantém ar sóbrio e requintado, com muito conforto



O design da traseira do Honda lembra os modelos da Volvo; no Toyota é mais clássico

A eterna briga entre Honda Civic e Toyota Corolla pelo posto de melhor sedan médio japonês acaba de ficar mais interessante com o lançamento dos modelos 2018. A Honda promoveu uma mudança de design radical no Civic, enquanto a Toyota tornou o Corolla mais atraente.

Indiscutivelmente, o novo Civic chama atenção e deixa o design do rival a desejar. Porém, não chega a ser disruptivo, tal como em 2006, quando o New Civic trouxe elementos de outras carrocerias para um sedan.

O mais importante da geração 10 do Civic é que o carro cresceu em tamanho e conforto,

itens que o Corolla dominava sobre o Honda. Agora conta com entreeixos de 2,7 metros, valor idêntico ao do Toyota, e porta-malas de 519 litros, ante 470 do rival.

As versões escolhidas para este comparativo são as intermediárias, com câmbio automático CVT. O Honda Civic EXL custa R\$ 105.900, enquanto o Toyota Corolla XEi tem preço a partir de R\$ 103.990. Apesar de ser mais barato, o Honda é melhor equipado, com ar-condicionado de duas zonas (o Corolla tem apenas uma), freio de estacionamento elétrico (alavanca no Toyota), borboletas atrás do volante e conexão HDMI (ausentes no

concorrente), entre outros. No entanto, o Corolla conta com TV digital no sistema multimídia, função que o Civic não possui.

Mecânica

O conjunto motor-transmissão dos dois modelos é bastante parecido, apesar de o Honda contar com taxa de compressão menor e variação apenas nas válvulas de admissão, enquanto o Toyota varia também as de exaustão.

Apesar disso, as características de torque e potência são bastante similares e, como as caixas de transmissão também são parecidas (CVT de sete marchas virtuais), dados de consumo e desempenho tendem a ser próxi-



A posição de dirigir do Honda Civic é mais esportiva enquanto o Toyota Corolla tem bancos mais macios e confortáveis



Em ambos modelos, o espaço interno para quem viaja no banco traseiro é bem generoso e confortável

mos. Mas, chama atenção o fato de o Corolla acelerar de 0 a 100 km/h mais rapidamente, principalmente se for levado em conta o fator peso. Com 1315 kg, 24 kg a mais do que o Civic (1201 kg), o Corolla atinge 100 km/h em 9,6 segundos ante 10,9 segundos do rival. Vale lembrar que ambos calçam pneus da mesma medida, 215/50 R17.

Um ponto bastante particular de cada modelo é a suspensão. A Toyota apostou em soluções mais simples para o Corolla, com eixo de torção na traseira, enquanto a Honda apresenta um excelente multilink, que permite mais controle e estabilidade. Na dianteira, ambos chegam com suspensão tipo McPherson.

Ao volante

Tanto o Civic quanto o Corolla são bons de dirigir. O Honda, apesar de ter crescido em comprimento e largura, ainda tem pegada mais esportiva do que o Corolla. De certa forma, o Civic envolve mais o motorista, enquanto o Toyota enclausura. No Corolla, a posição de dirigir foi pensada para o máximo de conforto, com posição elevada e estofamento macio.

Já o Honda Civic permite dirigir mais rente ao chão, com menor visibilidade frontal, mas de forma bem agradável e com ombros protegidos pela carroceria. Claro que, quem gosta de uma posição mais elevada, consegue regular a altura do banco e dependendo do tamanho do motorista, até enxergar a frente do carro.

Em relação ao desempenho, ambos cumprem muito bem o papel de sedans familiares para o qual foram desenvolvi-

Ficha técnica	Honda Civic EXL CVT	Toyota Corolla XEi CVT
	R\$ 105.900	R\$ 99.990
Motor	dianteiro, transversal, flex, 1997 cm ³ , 4 cilindros, 16 válvulas, SOHC, comando variável na admissão, corrente, 155/150 cv a 6300 rpm (e/g), 19,5/19,3 kgfm a 4800 rpm (e/g), diâmetro x curso: 81 x 96,9 mm, taxa de compressão: 11:1	dianteiro, transversal, flex, 1986 cm ³ , 4 cilindros, 16 válvulas, DOHC, comando variável na admissão e escape, corrente, 154/143 cv a 5800 rpm (e/g), 20,7/19,4 kgfm a 4800 rpm (e/g), diâmetro x curso: 80,5 x 97,6 mm, taxa de compressão: 12:1
Câmbio	CVT de 7 marchas	CVT de 7 marchas
Direção	assistência elétrica	assistência elétrica
Tração	dianteira	diranteira
Suspensão	independente nas quatro rodas, tipo McPherson na dianteira e multilink na traseira	independente na dianteira, tipo MC Pherson, e eixo de torção na traseira
Freios	a disco nas quatro rodas, ventilado na dianteira e sólido na traseira	a disco nas quatro rodas, ventilado na dianteira e sólido na traseira
Rodas e pneus	215/50 R17	215/50 R17
Dimensões	comprimento: 4637 mm, largura: 1799 mm, altura: 1433 mm, entre-eixos: 2700 mm, porta-malas: 519 l, tanque de combustível: 56 l, peso: 1291 kg	comprimento: 4620 mm, largura: 1775 mm, altura: 1475 mm, entre-eixos: 2700 mm, porta-malas: 470 l, tanque de combustível: 60 l, peso: 1315 kg
Desempenho	velocidade máxima: 195 km/h, 0 a 100 km/h: 10,9 s	velocidade máxima: 199 km/h, 0 a 100 km/h: 9,6 s
Consumo	urbano: 7,2/10,6 km/l (e/g), estrada: 8,9/12,9 km/h (e/g)	urbano: 7,2/10,6 km/l (e/g), estrada: 8,8/12,6 km/h (e/g)

dos. A força e desenvoltura dos motores são suficientes para quem precisa de um pouco de mais de potência mas ainda não quer partir para os motores pequenos com turbo, e até mesmo o consumo é bom.

Assim, com algumas pequenas diferenças, ambos tem públicos distintos, pois dificilmente o proprietário de Corolla migra para um Civic, mas com o avanço da idade, é possível que um consumidor de Civic encontre no Corolla algum conforto extra que até então a idade não necessitava. **FA**

Motor flex ou diesel?

O Chevrolet S10 2.4l flex de injeção direta tem mais potência, enquanto o Volkswagen Amarok 2.0 diesel mais torque; escolha depende da finalidade de uso

Fotos: Alexandre Akashi



Com motor flex, o Chevrolet S10 faz média de 5,1 km/l com etanol



No Amarok, à diesel, a média é de 8,9 km/l, ambos na cidade



Feitas para carregar peso, o S10 tem capacidade de levar 1061 litros, um pouco menor do que o Amarok, com 1200 litros



As picapes médias cresceram em tamanho em relação aos modelos anteriores. Agora, o comprimento é sempre acima de 5,20 metros e algumas ganharam até dirigibilidade de automóvel. Mas, na hora da compra, além da marca sempre há uma dúvida: motor flex ou diesel, qual a melhor?

Quem é fã de Volkswagen não tem opção. A Amarok só dispõe de motor diesel. Na versão topo de linha, Highline Série Extreme, o propulsor é um biturbo de 2.0 litros com potência máxima de 180 cv, e torque má-

ximo de 42,8 kgfm a 1750 rpm. Um trator.

Já uma boa opção com motor flex é a nova Chevrolet S10 LTZ, que conta com um quatro cilindros longitudinal de 2.5 litros, injeção direta, com 206 cv de potência e torque máximo de 27,3 kgfm a 4400 rpm.

Os mais atentos já perceberam que o VW tem mais torque, enquanto o Chevrolet, mais potência. Mas, o que isso significa na prática? De certa forma, o S10 acelera mais rápido, porém o Amarok tende a carregar mais peso com maior facilidade. Vale

lembrar que trata-se de motores com características construtivas bem distintas e, por isso, geralmente são utilizados para propósitos diferentes. Enquanto o Ciclo Otto busca performance e desempenho, o Ciclo Diesel é mais robusto e durável.

Vantagens do diesel

Os motores diesel apresentam elevada taxa de compressão, combustão sem auxílio de velas de ignição, alta pressão de injeção de combustível (entre 1800 e 2000 bar), e pré-aquecimento do diesel na fase fria.



Tanto o Chevrolet quanto o Volkswagen apresentam com nível de conforto interno, porém a posição de dirigir do Amarok é melhor



O painel do S10 tem ar mais 'poluído' do que do Amarok, que conta com relógios maiores e de mais fácil visualização

Com tudo isso, os componentes estruturais do motor (bloco, pistões, virabrequim, cabeçote, válvulas etc.) precisam ser muito mais resistentes. Como consequência, a durabilidade do motor é cerca de duas ou três vezes maior do que um Ciclo Otto.

Outra característica é a presença de turbocompressores, que ajudam a otimizar a mistura ar-combustível, para gerar mais torque, potência e economia de combustível. Dessa forma, em veículos de passeio, o consumo é muito melhor do que a maioria dos Ciclo Otto. Tanto que o Amarok faz 8,9 km/l na cidade ante os 5,1 km/l do S10 com etanol ou ainda os 7,7 km/l com gasolina.

Vantagens do flex

Se por um lado o Amarok vence pela durabilidade e economia do motor, por outro o S10 se destaca por rodar com etanol ou gasolina, em qualquer proporção de mistura. Vale lembrar que o motor do S10 conta com tecnologia de injeção direta de combustível, o que elimina o tanque auxiliar de partida a frio e permite melhor controle sobre a combustão, com visível ganho no consumo de combustível, tanto que com gasolina na estrada faz 9 km/l, bem próximo do Amarok, de 9,1 km/l.

Mas, a principal vantagem é o preço de aquisição: a picape flex custa R\$ 38 mil a menos do que a diesel, além de contar com um número muito maior de postos para abastecimento.

Ficha técnica	Chevrolet S10 2.5 flex	VW Amarok Highline Extreme
	R\$ 130.990	R\$ 178.990
Motor	dianteiro, longitudinal, injeção direta, flex, aspirado, 2457 cm ³ , 4 cilindros, 16 válvulas, DOHC, comando variável na admissão e exaustão, corrente, 206/197 cv a 6000 rpm (e/g), 27,3/26,3 kgfm a 4400 rpm (e/g), diâmetro x curso: 88 x 101 mm, taxa de compressão: 11,2:1	dianteiro, longitudinal, injeção direta, biturbo, diesel, 1968 cm ³ , 4 cilindros, 16 válvulas, DOHC, correia dentada, 180 cv a 4000 rpm, 42,8 kgfm a 1750 rpm, diâmetro x curso: 81 x 95,5 mm, taxa de compressão: 16:1
Câmbio	automático de 6 marchas	Automático de 8 marchas
Direção	assistência elétrica	assistência hidráulica
Tração	traseira ou 4x4	traseira ou 4x4
Suspensão	dianteira independente, braços sobrepostos, e eixo de torção na traseira	independente na dianteira, braços sobrepostos, e eixo rígido na traseira
Freios	dianteira a disco ventilado, tambor na traseira	dianteira a disco ventilado, tambor na traseira
Rodas e pneus	265/60 R18	255/50 R20
Dimensões	comprimento: 5361 mm, largura: 1874 mm, altura: 1831 mm, entre-eixos: 3096 mm, caçamba: 1061 l, tanque de combustível: 76 l, peso: 1934 kg	comprimento: 5254 mm, largura: 1944 mm, altura: 1834 mm, entre-eixos: 3095 mm, caçamba: 1200 l, tanque de combustível: 80 l, peso: 2073 kg
Desempenho	velocidade máxima: 163 km/h, 0 a 100 km/h: 9,5 s	velocidade máxima: 179 km/h, 0 a 100 km/h: 10,9 s
Consumo	urbano: 5,1/7,7 km/l (e/g), estrada: 6,1/9 km/h (e/g)	urbano: 8,9 km/l, estrada: 9,2 km/l

Assim, se a ideia é ter uma picape para carga, o diesel é mais interessante, porém para uso urbano, o modelo flex pode ser opção. Curioso é que a versão Extreme do Amarok vem com pneus esportivos em lindas rodas de 20", que não combinam com o propósito do motor, mas dão muito estilo para a picape.

FA

Michelin para superesportivos

Fabricante francesa de pneus apresenta nova tecnologia para carros de alta potência que oferece mais controle e segurança em toçadas esportivas

O novo pneu está disponível nos aros 19" e 20"



Alguns carros são sonhos de consumo de qualquer pessoa ligada a automóveis. Porsche, Ferrari, Lamborghini, Nissan GTR, Jaguar, Mercedes-Benz AMG são alguns deles. Alguns milhões de sortudos ao redor do mundo têm o privilégio de possuir um na garagem, novos ou usados, e é para esse público que a Michelin acaba de lançar um pneu que vai além do simples fato de permitir o veículo andar.: o Michelin Pilot Sport 4 S.

A marca promete maior eficiência e performance, assim como desempenho, com aplicação de novas tecnologias que proporcionam melhor aderência, controle, segurança e durabilidade. Uma delas é o 'Bi-Compound', que consiste na aplicação de dois tipos diferentes de borracha na banda de rodagem. Do lado interno há um novo composto de borracha e uma sílica especial que, quando combinados, ajudam a repelir a

água em pisos molhados; e do lado externo da banda de rodagem, um novo elastômero híbrido para uma excepcional aderência no seco.

Outra tecnologia aplicada é o 'Dynamic Response', onde uma cinta híbrida de aramida e nylon assegura uma transmissão dos movimentos do volante ao pneu de maneira muito mais rápida e precisa.

Na pista

Para comprovar a eficiência dos novos pneus, a Michelin propôs um test drive interessante no autódromo VeloCittá, em Mogi-Guaçu, interior de São Paulo, onde ocorre as corridas da StockCar e outros campeonatos.

Infelizmente a pista estava molhada e muito escorregadia, o que exigiu certa prudência ao volante de supermáquinas como as descritas no início desta reportagem. Cada jornalista pode dar

duas voltas na pista a bordo de dois carros escolhidos por sorteio, que determinou para este jornalista o Nissan GTR e o Porsche 911 Turbo.

Foi muito divertido, mas o teste que permitiu conhecer bem os novos pneus foi o de aderência, com uma Mercedes-Benz C 180, em circuito travado e escorregadio. Primeiro, com os Michelin Pilot Sport 4 S e, depois, com um similar da concorrência. As voltas com o Michelin foram tranquilas, uma para reconhecer o traçado, e outra para acelerar bem e sentir toda a pegada do pneu.

Ao trocar de carro, e já com um conhecimento maior da pista, percebe-se bem a diferença entre eles. A cada curva o sistema de controle de estabilidade entrava em ação, algo que não acontecia com o Michelin. Esse teste foi decisivo para convencer de que vale a pena investir neles, pena que estão disponíveis apenas para rodas 19" e 20".

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®

flag

**OBRIGADO
OBRIGADO
OBRIGADO**

**IBOPE APONTA NAKATA
TRÊS VEZES
ENTRE AS MELHORES.**

1º LUGAR | MARCA MAIS LEMBRADA EM JUNTAS HOMOCINÉTICAS.

2º LUGAR | MARCA MAIS QUERIDA ENTRE TODAS.

2º LUGAR | MARCA MAIS LEMBRADA E COMPRADA DE AMORTECEDORES.

É com grande alegria que compartilhamos os ótimos resultados da Nakata, na pesquisa realizada pelo IBOPE para a revista O Mecânico, com reparadores de todo o Brasil. Conquistamos não só o reconhecimento, mas o coração de nossos parceiros. Agradecemos a confiança e a preferência e podem ter certeza: vamos continuar evoluindo para entregar produtos e serviços cada vez melhores.



Faça revisões em seu veículo regularmente.



0800 707 80 22 • nakata.com.br

TUDO AZUL. TUDO NAKATA.