Revista AutoPress
Ano 1, Número 8, 27 de junho de 2014

Nas rodas do tempo

Na 21ª edição do Encontro Nacional de Carros Antigos, em Araxá, modelos clássicos emocionam o público

Troller T4 - Mitsubishi Outlander PHEV - Citroën DS3 Cabrio Racing - MV Agusta Brutale 800 Dragster

CARTA Z NOTÍCIAS

EDITORIAL

Anos cromados

Nesta semana, a Revista Auto Press traz a cobertura da 21º Encontro Nacional de Carros Antigos, na cidade mineira de Araxá. Lá, no belíssimo Tauá Grande Hotel, reluziam exemplares inacreditavelmente impecáveis de clássicos eternos. De Rolls-Royce e Cadillac dos anos 1950 a Ferrari dos anos 1960 – com direito até a alguns brasileirinhos dos anos 1970.

Saindo dos cromados e indo para a lama, a maior atração é a apresentação do novo Troller T4. A proposta da Ford – que controla a marca – foi modernizar o jipe para concorrer de verdade com os modelos mais rústicos da Jeep e da Land Rover. Em outra reportagem, esta mais "proletária", há a avaliação da versão cabine simples da picape Fiat Strada Working, que responde por três em cada 10 vendas do modelo.

Da Europa, chegam os testes do requintado esportivo Citroën DS3 Cabrio Racing e do "futurista" Mitsubishi Outlander PHEV – um híbrido plug-in já disponível para os europeus. No mundo de duas rodas, a Revista traz a apresentação da MV Agusta Brutale 800 Dragster, que acaba de chegar ao mercado europeu. Tudo isso e mais o de sempre: os principais acontecimentos automotivos da semana no Brasil e no mundo.

Boa leitura!

Sumário

EDIÇÃO DE 27 DE JUNHO 2014

03 - 21º Encontro Nacional de Carros Antigos

29 - DS3 Cabrio Racing

14 - Troller T4

36 - Fiat Strada Working Cabine Simples

22 - Mitsubishi Outlander PHEV

41 - MV Agusta Brutale 800 Dragster

Nas estradas da memória

Evento reúne em Araxá alguns dos maiores clássicos automotivos de todos os tempos

TEXTO E FOTOS POR LUIZ HUMBERTO MONTEIRO PEREIRA
AUTO PRESS

Araxá/MG - Colecionar e restaurar veículos antigos é uma paixão mundial – é possível encontrar adeptos deste hobby em todos os países. Estima-se que, no Brasil, o antigomobilismo tenha hoje aproximadamente 10 mil praticantes – e a cada ano milhões de pessoas são atraídas pelas centenas de encontros de modelos clássicos, que ocorrem em todos os estados. De 18 a 22 de junho, o cenário cinematográfico do Tauá Grande Hotel Termas & Convention, na estância hidromineral mineira de Araxá, ganhou realmente ares de "filme de época". O entorno do hotel foi tomado por mais de 300 automóveis, de diversas épocas e países, que vieram participar da 21ª edição do Encontro Nacional de Carros Antigos. O evento bienal é patrocinado pela Fiat e também recebe o nome de Brazil Classics Fiat Show. A expectativa é que mais de

40 mil pessoas tenham comparecido para admirar os "veteranos" expostos.

Organizado pelo Veteran Car Club de Minas Gerais, o encontro mineiro é um dos mais prestigiados de antigomobilismo nacional. Esse ano, contou com a concorrência do 1º Encontro Brasileiro de Autos Antigos de Águas de Lindóia, realizado no mesmo final de semana na estância hidromineral paulista. Parte dos colecionadores do estado de São Paulo optou pelo evento mais próximo – para quem dirige veículos muito antigos, viagens longas podem ser problemáticas. Por isso, compareceram a Araxá menos expositores e vendedores de peças que em edições anteriores. "Sempre buscamos trazer peças valiosas e pouco conhecidas, não repetindo coisas feitas há dois anos. E conseguimos. Esperamos que o público goste", minimizou Otávio de Carvalho, presidente do Veteran Car de Minas Gerais e organizador do evento.

Entre os modelos que se espalharam ao redor do Grande Hotel, haviam veículos reformados, não reformados e réplicas. Muitos dos carros expostos são considerados verdadeiras raridades. Havia uma dezena de Rolls-Royce de diversos anos, um mais suntuoso que o outro – um impecável Silver Wraith 1954 branco, pertencente ao acervo do Centro Cultural e Tecnológico do Transporte Jorm, era um dos que mais juntava gente. O também britânico Armstrong Siddeley Hurricane 1948 verde ostentava sob o capô dois troféus obtidos em exposições recentes. Em lugar de destaque estava uma Ferrari 225 S Barchetta Vignale amarela, de 1952, restaurada na fábrica da Ferrari em Maranello, com direito a receber motor e câmbio originais da época – não por acaso, levou o Troféu Hors-Concours do evento. Um Isotta-Fraschini 8A Cabriolet D'Orsay, produzido em 1925, também reuniu admiradores à sua volta. E um Bugatti Tipo 57 Stelvio Cabriolet de 1938, exibido pela primeira vez ao público, faturou o troféu

Telematics UPDATE

Telematics Brasil & LATAM 2014

24 e 25 de Setembro- Hotel Tivoli, São Paulo

Baixe o catálogo aqui »»

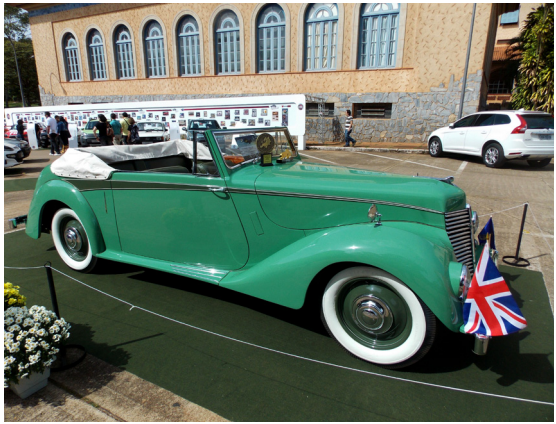
Roberto Lee como o melhor carro exposto em Araxá esse ano.

A Fiat aproveitou suas prerrogativas de patrocinadora para exibir alguns de seus modelos atuais, como Uno, Punto e Linea. Lá estava também o último Mille produzido, o Grazie Mille de número 2.000 – a série, lançada no final do ano passado, teve duas mil unidades numeradas. Mas quem realmente mobilizou o público foram alguns dos mais emblemáticos modelos que a marca italiana produziu no Brasil, como o 147, Oggi, Tipo e Tempra. Todos em perfeito estado de conservação.

Além do tradicional passeio por Araxá, que mobilizou uma centena de "antiguidades sobre rodas", uma das grandes atrações do Encontro Nacional de Carros Antigos é o leilão de veículos. Foram leiloados esse ano mais de 80 automóveis. Entre os destaques, clássicos como um Fiat 800 Vignale 1968, um Cadillac Conversível 1941, um Chrysler 300 1970, um Rolls-Royce Corniche 1976, uma Ferrari 400 1978 e um cabriolet BMW 1600 de 1968. Por alguns, eram pedidos valores de centenas de milhares de reais. Paralelamente à exposição, um mercado de peças usadas abastece aqueles que pretendem reformar os seus "velhinhos". E quem não tem dinheiro para colecionar automóveis antigos – é um hobby caro – não ficou necessariamente de mãos abanando. Ao lado da exposição de carros, vários estandes vendiam uma variedade de coisas ligadas ao universo automotivo. Miniaturas, posters, roupas, livros, além de antiguidades diversas, ajudam a embalar os sonhos de quem pretende, um dia, poder também reformar e colecionar velhos automóveis.

Destaques do XXI Encontro Nacional de Carros Antigos

Alfa Romeo SS Giulia 1964 - Com design desenvolvido pelo estúdio italiano Bertone, o pequeno cupê esportivo Giulia Sprint Speciale teve 1.400 unidades fabricadas em Milão entre 1963 e 1966. Seu motor frontal de 1.6 litro com 113 cv permitia atingir os 200 km/h, ajudado pelo peso total de somente 950 kg e pelo baixo coeficiente de resistência aerodinâmica de 0,28 cx.



Armstrong Siddeley Hurricane 1948 - O Hurricane – furacão, em inglês – era um conversível de duas portas e quatro lugares produzido pela empresa britânica Armstrong Siddeley. Foi construído entre 1946 e 1953 e tinha como base o cupê Armstrong Siddeley Lancaster, de 1945. Os primeiros modelos foram equipados com um motor 2.0 litros com seis cilindros, de 70 cv, ampliado depois de 1949 para um 2.4 litros de 75 cv.

Bentley Type R Hooper 1955 - O Type R é a segunda série de automóveis produzidos no pós-guerra pela inglesa Bentley, substituindo o Mark VI. Tal como acontece com o seu antecessor, um chassis padrão era disponibilizado pela Bentley para ser posteriormente encarroçado por empresas como HJ Mulliner & Co., Parque Ward, Harold Radford, Freestone e Hooper & Co. Essa última, responsável pelo modelo exposto em Araxá, era uma encarroçadora com sede em Londres. De 1805 a 1959, a Hooper & Co foi uma fabricante notavelmente bem-sucedida de carruagens de luxo, tanto as puxadas por cavalos quanto as movidas a motor.

Bugatti Stelvio 1937 - Eleito o melhor carro da edição desse ano do Encontro Nacional de Carros Antigos, o Stelvio 1937 exibido em Araxá pertence a um colecionador de Minas Gerais. O cabriolet de design totalmente novo foi desenvolvido por Jean Bugatti, filho do fundador Ettore. A carroceria foi construída pela empresa suíça Gangloff. Entre 1934 e 1940, um total de 710 exemplares foram produzidos. O motor é um 3.2 litros com 8 cilindros em linha e 160 cv

Cadillac Eldorado conversível 1954 - Tida por muitos como a marca que melhor define o estilo norte-americano em desenho automobilístico, a Cadillac leva um nome de origem francesa. Veio do oficial de exército francês Antoine De La Mothe Cadillac, que fundou Detroit em 1701. Já a denominação Eldorado relembra a lenda da cidade dos indígenas americanos onde tudo era de ouro, que se tornou uma obsessão dos conquistadores espanhóis – não por acaso, o nome foi usado nos modelos mais luxuosos. O cabriolet exposto em Araxá era da segunda geração do Eldorado, que também tinha uma versão cupê de duas portas. O motor é um V8 de 212 cv e o câmbio é automático de quatro marchas.

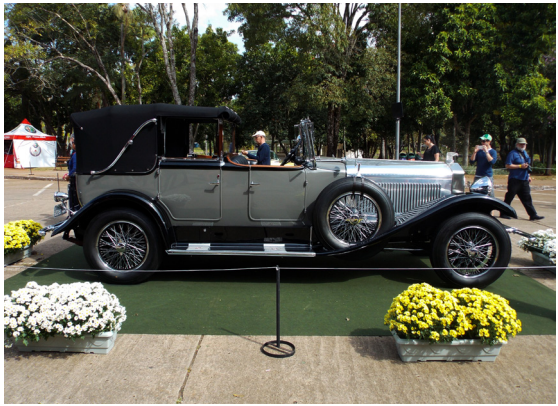
Ferrari 225 S Barchetta Vignale 1952 - O 225 S era um esportivo produzido pela Ferrari em 1952. Saíram da fábrica de Maranello 21 exemplares, que participaram várias corridas de automóveis. A fabricante de carrocerias Vignale, da cidade italiana de Turim, criou a versão conversível, denominada Barchetta. O modelo amarelo exposto em Araxá estava abandonado no Brasil e foi restaurado pela própria Ferrari em Maranello. Recebeu inclusive um motor e um câmbio originais da época. Tanto esforço foi recompensado pelo Troféu Hors-Concours na exposição mineira.

Ford Thunderbird 1956 - Considerado um dos produtos mais emblemáticos da história do automóvel, o esportivo de porte grande da Ford foi lançado em outubro de 1954, para concorrer com o Chevrolet Corvette, e produzido até 1997. Além do clássico cupê de dois lugares, foram fabricadas versões roadsters, conversíveis – como essa exposta em Araxá –, de capota rígida, quatro portas e sedãs. Ao todo, foram produzidas 4,2 milhões de unidades. Em 2002, a Ford lançou um novo Thunderbird, sem o mesmo sucesso. Durou até 2005.

GT Malzoni 1965 - Com design do italiano Rino Malzoni – que chegou a São Paulo em 1924, aos 7 anos de idade –, o GT Malzoni é um automóvel esportivo brasileiro produzido entre 1964 e 1966. Idealizado inicialmente apenas para competições, utilizava chassis e mecânica DKW incrementadas pelo engenheiro Jorge Lettry, também nascido na Itália mas radicado em São Paulo desde um ano de idade. A carroceria era feita em fibra de vidro. Foi produzido em duas versões: uma espartana, para as pistas de corrida, e outra de passeio. Em 1966, a versão de passeio foi redesenhada por Anísio Campos e deu origem ao Puma GT e à marca Puma. Estima-se que tenham sido produzidos aproximadamente 35 exemplares do GT Malzoni.

Hispano-Suiza Alfonso XIII 1911 - Também conhecido como T45, o esportivo Alfonso XIII foi fabricado pela empresa espanhola de luxo Hispano-Suiza entre 1911 e 1914. O nome homenageia o então rei da Espanha, Alfonso XIII , um grande amante de carros e um dos principais clientes da fábrica automotiva sediada em Barcelona. Em 1914, com o início da Primeira Guerra Mundial, a produção do veículo foi interrompida, mas continuaram a vender exemplares até 1920. Foram comercializadas cerca de 500 unidades. O exemplar exposto em Araxá pertence ao acervo do Museu Roberto Lee, que fica na cidade paulista de Caçapava.

Isotta-Fraschini 8A Cabriolet D'Orsay 1925 - A marca italiana surgiu em 1899, em Milão, quando Cesare Isotta e Oreste Fraschini se associaram. Os Isotta-Fraschini são os grandes representantes da casta dos clássicos de luxo italianos nos anos 20 e 30. Na época, seus carros tinham prestígio semelhante ao dos Rolls-Royce. A empresa milanesa que acabou falindo logo após a II Guerra. Acredita-se que existam apenas quatro modelos Isotta-Fraschini no Brasil. O motor desse elegante conversível é um 7.3 litros que produz até 162 cv.



Mercedes-Benz 300 SL Gullwing 1955 - Figura fácil em qualquer antologia dos carros mais bonitos de todos os tempos, o Mercedes-Benz 300 SL "Asas de gaivota" ficou marcado pelas suas inovadoras portas, que abrem para cima e fazem lembrar as asas de um pássaro. O Gullwing foi equipado com um motor 3.0 litros de seis cilindros com 218 cv, acoplado a uma transmissão manual de quatro marchas. Nos Estados Unidos, um exemplar do 300 SL Gullwing foi vendido recentemente por um milhão de dólares.

Rolls-Royce Silver Wraith 1954 - Baseado no antecessor Wraith, último Rolls-Royce a ser produzido antes da Segunda Guerra Mundial, o. Silver Wraith foi fabricado em Crewe, onde fica atualmente a sede da Bentley, entre 1946 e 1959. Tornou-se veículo oficial de vários chefes de Estado. A Presidência da República do Brasil tem um Rolls-Royce Silver Wraith, modelo de 1953, doado por Assis Chateaubriand a Getúlio Vargas. É usado somente em datas comemorativas e no desfile da posse do Presidente.

Tatra 87 de 1947 - A Tatra foi criada na cidade de Koprivnice, na atual República Tcheca. Hoje se dedica à produção de caminhões e veículos militares – em parceria com a americana Navistar. Um dos automóveis mais expressivos da marca, o Tatra 87 tinha um motor V8 traseiro de 3.0 litros refrigerado a ar que produzia 85 cv e atingia 160 km/h. A semelhança com o velho Fusca não é casual. Adolf Hitler – que encomendou a criação de um "volkswagen", que significa "carro do povo" – e Ferdinand Porsche, que apresentou o primeiro protótipo do compacto alemão em 1936, foram muito influenciados pelo Tatra 77, lançado em 1934 e que deu origem ao Tatra 87. Hitler tinha experimentado Tatras durante as turnês políticas da Tchecoslováquia e também tinha jantado várias vezes com Hans Ledwinka, designer austríaco dos modelos da marca tcheca. Depois de projetar o veículo popular sonhado pelo "Führer", falando sobre Ledwinka, Porsche admitiu: "Bem, às vezes eu olhei por cima do ombro e às vezes ele olhou sobre o meu". A Tatra entrou com uma ação judicial – interrompida em 1939, quando a Alemanha nazista anexou a Tchecoslováquia. O assunto foi reaberto após a Segunda Guerra Mundial e, em 1961, a Volkswagen pagou 3 milhões de marcos alemães à Tatra, em um acordo fora do tribunal. No evento de Araxá, o Tatra 87 de 1947 foi eleito o melhor clássico pelo voto popular.

Ostentação comedida

A linha da BMW X5 ganhou mais uma versão no Brasil. Depois da xDrive50i, a marca alemã traz ao Brasil a "mais barata" xDrive35i. Ela está disponível em duas configurações: a normal custa R$ 329.950, enquanto a Full pula para R$ 359.950. De série, o utilitário vem com paddle-shifts para trocas de marchas no volante, sensor de estacionamento frontal e traseiro, ar-condicionado de quatro zonas, teto solar panorâmico, HD de 20 Gb para armazenamento de arquivos de áudio, apresentação de mapas em satélite e gráficos em 3D e tela de 10,2 polegadas. A Full ainda traz sofisticações como head-up display e sistema de entretenimento traseiro com duas telas ajustáveis de 9,2 polegadas.

Comum entre as duas é o motor seis cilindros 3.0 litros biturbo que produz 306 cv e 40,7 kgfm de torque. Ele está associado à transmissão automática de oito marchas da alemã ZF. De acordo com a BMW, o X5 cumpre o zero a 100 km/h em 6,5 segundos e chega a uma velocidade máxima de 250 km/h.

Novas trilhas

Ford quer ampliar domínio no segmento utilitários off-road com a nova geração do Troller T4

TEXTO E FOTOS POR EDUARDO ROCHA
AUTO PRESS

A Ford decidiu reinventar a Troller. E isso inclui não só uma nova geração do produto único da marca, o jipe T4, como também a reforma da fábrica em Horizonte, no Ceará, que duplicou a capacidade de produção para cerca de 300 veículos mensais. Na verdade, uma coisa tem muito a ver com a outra. Atualmente, sem exposição ou maiores investimentos em marketing, o modelo emplaca em média 100 unidades/mês. E mesmo que a partir de agosto o novo T4 chegue ao mercado até 15% mais caro que o atual – deve custar algo em torno de R$ 110 mil, contra R$ 96 mil –, a Ford imagina que possa até dobrar as vendas.

Uma das razões para este "otimismo" é que não há no mercado brasileiro um rival com características semelhantes. Os mais próximos seriam os importados Land Rover Defender e Jeep Wrangler, que custam bem mais. Se fossem separados em um segmento, o Troller teria nada menos que 80% do nicho. Segundo o marketing da Ford, um dado dá alento em relação

ao potencial do T4: o número de fãs no Facebook. Eles são em torno de 140 mil, ou 10 internautas para cada Troller vendido na história – foram pouco mais de 13 mil unidades desde que o T4 foi criado, em 1999. Para a marca, o novo T4 ganha em poder de atração para converter parte dessa admiração em vendas no mundo real.

Exatamente para não espantar os "curtidores" do modelo, o design criou um tema de engrenagem estilizada, que é repetido em diversos itens. Mas buscou criar vínculos entre os T4 da nova e da antiga geração. Todos, basicamente, referências visuais, já que pouco sobrou do modelo anterior – 1.700 das 2 mil peças do utilitário são novas. Na dianteira, esta conexão é feita pelos faróis principais redondos e a grade com grandes aberturas, na cor cinza. Esta grade se une à parte central do para-choque para formar um enorme "T". Atrás, as lanternas quadrangulares buscam conservar o estilo anterior. Os para-lamas também se mantiveram bastante proeminentes. Uma novidade interessante é que os

para-choques ganharam módulos nas extremidades que podem ser retirados para encarar trilhas mais pesadas.

Mecanicamente, o novo T4 importa diversos elementos da picape Ford Ranger. A começar pelo motor, que é o mesmo 3.2 litros turbodiesel de cinco cilindros e 20 válvulas, que rende 200 cv de potência e 48 kgfm de torque. Em relação ao T4 anterior, que usava um propulsor Maxxion, este tem 32 cv e 9 kgfm a mais. O motor é gerenciado por uma transmissão de seis marchas. A tração 4X4 tem reduzida e é distribuída por dois diferenciais, sendo que o traseiro com escorregamento limitado.

A aplicação de um trem-de-força tão poderoso em um veículo com pouco mais de 2.100 kg evidencia a preocupação da Ford em preservar as reconhecidas capacidades off-road do T4. O novo chassi em longarina, desenvolvido especialmente para o modelo, ficou mais robusto. O jipe manteve a configuração com duas portas, quatro lugares – na verdade, um 2+2 – e tampa traseira pivotada, mas o ân-

gulo de saída passou de 36º para 50º e o entre-eixos passou de 2,41 para 2,59 metros. Perdeu 5º para inclinação lateral – agora é 40º –, mas foi de 75 para 80 cm a profundidade para travessia.

A construção da carroceria também foi aprimorada. Ela ainda é feita com uma massa, chamada de compósito, formada por fibra de vidro com aço, semelhante à usada no Chevrolet Corvette. Só que agora ela é moldada a quente em prensa – e não mais manualmente. Isso aumenta a produtividade e dá melhor padrão de acabamento. De fato, a Ford teve a intenção de tirar do Troller o ar de veículo adaptado, que o modelo anterior ostentava, com comandos e peças evidentemente aproveitadas de outros modelos da marca. Agora, consoles, painéis, instrumentos e todos os detalhes internos se harmonizam com a mesma lógica do design externo. Depois de oito anos de domínio sobre a marca cearense, a intenção da Ford com o T4 é trocar de vez a imagem de jipe improvisado pela de um respeitável off-road.

Primeiras impressões

Quanto mais tosco melhor

Vinhedo/SP – A Ford diz que o Troller T4 não é para ser o segundo, mas sim o terceiro carro da família. Inclusive porque não é um jipinho de fino trato. Para começar, acessar os assentos da frente já exige esforço, enquanto os de trás quase requer contorcionismo. A suspensão aguenta o tranco, mas não filtra absolutamente nada. A Ford até aumentou a espessura da espuma dos bancos, mas não foi de grande ajuda. Achar uma posição confortável de dirigir é complicado, pois o volante só tem regulagem de altura, os ajustes dos bancos são esparsas. É o motorista que se adapta ao carro, e não o contrário. As marchas são duras e imprecisas. O comportamento dinâmico não inspira a menor confiança e parece que o T4 vai tombar na primeira curva. Enfim, a Ford fez tudo para agradar os consumidores potenciais de um carro como o T4, que costumam considerar refinamento um sinal de fraqueza.

Aliás, força é o que não falta ao novo T4. O motor de 200 cv e 48 kgfm de torque não demonstra o menor esforço para lidar com o jipão de 2.100 kg, seja morro acima ou pirambeira abaixo, quando o freio-motor dispensa até o uso

do freio convencional. Os pneus 255/65 R 17 ultrapassam costelas, lombadas e erosões sem dificuldade. A carroceria que torce bastante e a suspensão de curso longo facilitam contato com o solo, mesmo em desníveis acentuados.

Apesar de ser um veículo absolutamente bruto, nesta nova geração do Troller houve até uma pequena condescendência por parte da Ford. O T4 anterior tinha roda livre manual, daquelas que obrigavam o motorista descer e travar o eixo dianteiro para utilizar a tração 4X4. Agora, o acoplamento é eletrico, mas o sistema ainda é totalmente mecânico. Nada de ABS "pinçando" a roda que gira em falso e nada de bloqueio manual de diferencial. Apenas o diferencial traseiro tem escorregamento limitado.

Deve-se reconhecer que há ainda outros confortos a bordo, como ar-condicionado, trio elétrico, direção hidráulica, som com Bluetooth etc. Mas é o que se considera, hoje em dia, como o mínimo indispensável. Nem mesmo airbag o T4 tem – para isso, se vale de uma norma específica para veículos off-road. Nesta geração, saiu de cena o clássico teto rígido, que podia ser desaparafusado e guardado. Agora o modelo vem com um duplo teto solar. O espaço interno, mesmo com o ganho de 18 cm no entre-eixos, melhorou pouco. Atrás, dois adultos vão com algum desconforto – embora existam cintos de segurança para três passageiros.

Ficha Técnica
Troller T4

Motor: Diesel, dianteiro, longitudinal, 3.198 cm^3, cinco cilindros em linha, turbo, quatro válvulas por cilindro e sistema de abertura variável de válvulas. Injeção direta e acelerador eletrônico.
Transmissão: Câmbio manual com seis marchas à frente e uma a ré. Tração integral por acionamento elétrico e reduzida. Não oferece controle de tração.
Potência máxima: 200 cv a 3 mil rpm.
Torque máximo: 48 kgfm a entre 1.750 e 2.500 rpm.
Diâmetro e curso: 89,9 mm X 100,7 **mm. Taxa de compressão:** 15,5:1.
Suspensão: Dianteira e traseira por eixo de torção com barra estabilizadora e barra Panhard. Molas helicoidais e amortecedores de dupla ação. Não oferece controle de estabilidade.
Pneus: 255/65 R17.
Freios: Discos ventilados na frente e maciços atrás, com ABS e EBD.
Carroceria: Utilitário com carroceria em compósito sobre chassi de longarinas, com duas portas e cinco lugares. Com 4,10 metros de comprimento, 1,98 m de largura, 1,96 m de altura e 2,58 m de distância entre-eixos. Não dispõe de airbags.
Peso: 2.140 kg com 420 kg de carga útil e 750 kg rebocáveis.
Capacidade off-road: 51º de ângulo de entrada e de saída, 45º de inclinação de rampa com reduzida, 40º de inclinação lateral, 80 cm de capacidade de imersão e vão livre para o solo de 31,1 cm entre os eixos e de 20,8 com sob o diferencial traseiro.
Capacidade do porta-malas: 134 litros/558 litros com os bancos traseiros rebatidos.
Tanque de combustível: 62 litros.
Produção: Horizonte, Ceará.
Lançamento: Agosto de 2014.
Itens de série: Ar-condicionado, trio elétrico, computador de bordo, ABS, roda de liga leve de 17 polegadas, direção hidráulica e rádio/CD com Bluetooth.
Preço estimado: R$ 110 mil.

Pequena vantagem

A Chevrolet resolveu investir em um visual mais esportivo para o Prisma. O sedã compacto agora também faz parte da linha especial Advantage, que já englobava os três volumes Classic e Cobalt e a minivan Spin. Entre os itens exclusivos da série, destacam-se os faróis com máscara negra, aerofólio na tampa traseira, molduras de proteção lateral, adesivo da coluna central em preto brilhante e rodas de liga leve escuras com 15 polegadas. Completam a lista os faróis de neblina, volante multifuncional, vidros e travas elétricos e o sistema multimídia MyLink.

Mas a esportividade não chega a adentrar o capô. A edição especial é equipada com motor 1.0 litro de 80 cv, com transmissão manual de cinco velocidades. Com o "look" apimentado, o Prisma custa R$ 44.776. Sua versão LT, de entrada, que tem a mesma motorização, começa em R$ 41.396, mas sem acessórios como as rodas de liga leve, faróis de neblina, sistema My Link e volante multifuncional.

Eficiência tamanho família

Com motorização híbrida refinada, Mitsubishi Outlander PHEV mostra seus atributos

FOTOS: DIVULGAÇÃO

por Antônio de Sousa Pereira
do Absolute-Motors.com/Portugal
com Raphael Panaro
Auto Press

A Mitsubishi resolveu entrar no assunto de carros "ecologicamente corretos" em 2009, com a versão totalmente elétrica do hatch Mitsubishi i. Batizado de i-MiEV, ou Mitsubishi innovative Electric Vehicle, o modelo foi desenvolvido em parceria com a PSA Peugeot Citroën, que rebatizaram suas versões do mesmo carro de iOn e C-Zero, respectivamente. Com a expertise adquirida, a marca japonesa resolveu "voar solo" e usar a tecnologia em outro modelo. O escolhido foi a terceira geração do utilitário Outlander, que ganhou uma versão PHEV ou Plug-in Hybrid Electric Vehicle, em 2013. À venda no Japão e alguns países europeus há um ano meio, o Outlander PHEV já emplacou quase 30 mil unidades globalmente.

Por fora, o SUV se assemelha à terceira geração vendida atualmente no Brasil. Apenas a motorização híbrida faz deste um Outlander exclusivo. Para o seu utilitário "verde", a Mitsubishi associou um motor 2.0 litros a gasolina de 118 cv e 19 kgfm de torque a 4.500 rpm a dois elétricos, um em cada eixo. O dianteiro produz o equivalente a 82 cv e 14 kgfm de torque. Atrás, o propulsor entrega os mesmos 82 cv, mas com 19,9 kgfm de torque.

Para gerenciar a unidade híbrida, o Outlander PHEV dispõe de três modos de condução. O primeiro, totalmente elétrico, é o padrão. Ele opera até aos 120 km/h e anuncia uma autonomia de 52 km. Se houver necessidade súbita de potência, se a velocidade superar os 120 km/h ou se a carga das baterias baixar dos 23%, entra em ação o segundo modo, Series Hybrid. Nele, os dois motores elétricos movem as rodas e o propulsor a gasolina funciona apenas para acionar o gerador que recarrega as baterias. No terceiro modo, Paralel, próprio para velocidades mais elevadas, o motor a combustão

nuvem do jornaleiro
Associado à anatec
ANER
curta-nos em facebook.com/nuvemdojornaleiro

torna-se a principal fonte de energia do veículo e os propulsores elétricos passam a funcionar como auxiliares. O excesso de torque gerado nesse modo é aproveitado para carregar as baterias. A Mitsubishi não informa a potência combinada dos três propulsores, mas promete uma autonomia de até 61 km no modo totalmente elétrico e quase 900 km quando as unidades atuam coordenadas.

Por ser plug-in, o Outlander pode buscar recarga em uma tomada convencional de 220 V – procedimento que leva cerca de cinco horas. Se for em uma estação de carregamento rápido, em 30 minutos se garante 80% de carga. Existe ainda uma outra opção: o modo Charge, selecionável pelo próprio condutor. Nesse caso, veículo parado usa o próprio motor a gasolina para a recarga. A um regime de mil giros durante 40 minutos garante também 80% da carga total. Com um outro comando, chamado de Save, pode-se poupar a carga para utilização do Outlander no modo elétrico. Nesses tempos tão conectados, obviamente não falta um aplicativo que permite controlar remotamente os carregamentos e o estado das baterias através de um smartphone.

Na Europa, o Outlander PHEV é vendido em duas versões, que só diferem quanto ao nível de equipamento. A mais barata é a 4WD Intense+, que custa 43 mil euros – cerca de R$ 130 mil. Pela completa 4WD Instyle NAVI+, a Mitsubishi cobra 48 mil euros, o equivalente a R$ 145 mil. Por aqui, o utilitário é vendido em três configurações. Uma é dotada de um motor 2.0 litros de 160 cv e parte de R$ 105.990. Já com o propulsor V6 3.0 litros de 240 cv, o valor sobe para R$ 134.990 na GT e pode chegar a R$ 143.990 pela versão “top”, GT Technology Pack.

Primeiras impressões

Sofisticação oriental

Lisboa/Portugal — Na esmagadora maioria das situações, ao condutor basta acelerar, frear e rodar o volante para desfrutar de um dos mais refinados e convincentes sistemas de propulsão híbrida do momento. O Outlander PHEV é extremamente "inteligente" e com uma resposta sempre notável às solicitações do acelerador. Sendo tudo isto acompanhado por um grande silêncio de funcionamento, além até do fato de o isolamento acústico ter sido melhorado – pára-brisas com 4 mm, mais 0,5 mm do que o normal –, revestimento adicional no piso, no compartimento do motor e nas caixas das rodas. Os ruídos que se fazem sentir provêm mais da aerodinâmica e do rolamento. A não ser quando se dirige perto da velocidade máxima por tempo mais prolongado. Aí, o barulho é o esforço do motor a gasolina funcionando perto

da faixa vermelha.

Cotidianamente, um dos grandes trunfos do utilitário é a sua autonomia elétrica. Respeitando-se os limites legais, mesmo em estrada não é difícil cumprir cerca de 30 km sem gastar uma gota de gasolina. Em termos de comportamento, destaque para a precisão da direção e para a sensibilidade do pedal do freio. Se juntam a eles a suspensão macia mas competente, para garantir uma condução fácil e sempre com um elevado nível de conforto. Apenas os mais apressados lamentarão alguma perda de eficácia em curva devido ao ajuste "molenga" – isto em um tipo de utilização para a qual este Outlander PHEV não foi, decididamente, pensado.

por António de Sousa Pereira
do Absolute-Motors.com/Portugal
exclusivo no Brasil para Auto Press

Ficha Técnica - Mitsubishi Outlander PHEV

Motor 2.0: Gasolina, dianteiro, transversal, 1.998 cm³, quatro cilindros em linha, quatro válvulas por cilindro. Injeção e acelerador eletrônicos.
Transmissão: Câmbio automático de uma velocidade. Tração integral. Oferece controle eletrônico de tração.
Potência: 118 cv a 4.500 rpm.
Torque: 19 kgfm a 4.500 rpm
Motor elétrico dianteiro: 82 cv e 14 kgfm de torque.
Motor elétrico traseiro: 82 cv e 19,9 kgfm de torque.
Aceleração 0-100 km/h: 12 segundos.
Diâmetro e curso: 86,0 mm x 86,0 mm. Taxa de compressão: 10,5:1
Peso: 1.810 kg.
Tanque de combustível: 45 litros.
Suspensão: Dianteira independente do tipo McPherson, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira independente do tipo multi-link, com molas helicoidais e barra estabilizadora.
Pneus: 225/55 R18.
Freios: Discos ventilados na frente e atrás. Oferece ABS com EBD.
Carroceria: Utilitário esportivo em monobloco, com quatro portas e cinco lugares. Com 4,65 metros de comprimento, 1,80 m de largura, 1,68 m de altura e 2,67 m de entre-eixos. Oferece airbags frontais, laterais, de cortina e de joelho para o motorista de série.
Capacidade do porta-malas: 463 litros.
Produção: Okazaki, Japão.
Lançamento mundial: 2013.
Preços: Versão 4WD Intense+, 43 mil euros, cerca de R$ 130 mil. Versão 4WD Instyle NAVI+, 48 mil euros, o equivalente a R$ 145 mil.

Tradição eletrificada

A Harley-Davidson vai entrar no ramo de motocicletas elétricas. A marca norte-americana mostrou as primeiras imagens do modelo que faz parte do chamado Project LiveWire. A moto é um conceito e não será comercializada inicialmente. A Harley fará um tour com a motocicleta pelos Estados Unidos na tradicional Rota 66, onde passará por mais de 30 concessionárias até o final do ano para os clientes avaliarem.

Alguns sortudos terão a oportunidade de pilotar a moto elétrica em primeira mão. A Harley escolherá poucos clientes que poderão ajudar no desenvolvimento da versão final. Sem muitos detalhes técnicos divulgados, especula-se que a motocicleta "verde" cumpra o zero a 100 km/h em 4 segundos e tenha uma autonomia de mais de 200 km. A estreia do modelo será no filme "Os Vingadores 2".

Charme de corrida

Citroën eleva a esportividade do DS3 Cabrio na Europa com a versão especial e limitada Racing

POR RICARDO CRISTOFORI
AUTO PRESS

FOTOS: DIVULGAÇÃO

Quando a Citroën criou a linha DS, que usa o nome de um mítico carro da marca, buscava dar um requinte diferenciado aos seus modelos "top". Em sua primeira criação, o DS3, a Citroën conseguiu atingir essa sofisticação. Mas o hatch "nervosinho" apresentou também as premissas de um esportivo: baixo peso, carroceria cupê e motor turbo. Tanto que a marca francesa usou o carro como base em competições, como o Campeonato Mundial de Rali. De volta às ruas e depois de criar uma versão mais potente em 2011 batizada de Racing, a Citroën resolveu "jogar" um charme em seu "hot hatch" com a criação de uma edição especial, baseada na versão conversível e inspirada no conceito apresentado no tradicional Festival da Velocidade de Goodwood, na Inglaterra, em 2013. Chamado de DS3 Cabrio Racing, o modelo chega à Europa recheado de itens aerodinâmicos e com produção limitada a apenas 100 unidades. O preço na França fica em 35 mil euros – pouco mais de R$

105 mil.

Como se trata de uma versão "apimentada", o hatchback explicita sua esportividade. A suspensão foi reforçada e os amortecedores e molas ficaram mais rígidos. Do lado de fora, o acabamento é em preto fosco, com rodas de liga leve esportivas de 18 polegadas escurecidas. A edição recebeu detalhes em vermelho nas laterais, no interior do carro e nas pinças dos freios. Sob o capô, o DS3 Racing Cabrio recebe o mesmo motor da versão fechada. Trata-se do conhecido 1.6 litro THP, desenvolvido em parceria da Peugeot com a BMW. Na configuração Racing, o propulsor "libera" 207 cv de potência e 28 kgfm de torque entre 2 mil e 4.500 rpm. No Brasil, o DS3 é vendido apenas na versão fechada e dotada deste mesmo motor turbinado, mas com a calibração de 165 cv.

Esse conjunto, associado a uma transmissão manual de seis velocidades, faz o conversível acelerar de zero a 100 km/h em apenas 6,5 segundos e atingir a máxima de 233 km/h. Esses

números não se resumem somente à potência do motor, mas também graças à aplicação de fibra de carbono nos para-choques e nas cavas das rodas, além do rebaixamento do carro em 15 mm. Segundo a marca, tais alterações e o fato da capota retrátil ser de lona propiciaram que o modelo seja apenas 25 kg mais pesado que a configuração do DS3 coberto. Além dos detalhes estilísticos do tema Racing, o carro também tem uma ponteira de escape de dupla saída, que confere um ar de agressividade e ronco mais apurado

Por dentro, o DS3 Cabrio Racing também oferece estilo, desempenho e exclusividade. O carro recebeu bancos de couro em formato de concha com a inscrição "DS" e costuras vermelhas, inserções em fibra de carbono no volante e console central – que também recebe uma plaqueta com a identificação do número de série do carro. Os pedais ficaram mais esportivos com um toque de alumínio. O entretenimento fica por conta do sistema eMyWay, que inclui uma tela multimídia com conexão Bluetooth, entrada USB e CD Player.

Primeiras impressões

Suave potência

Paris/França – A versão de produção do Citroen DS3 Cabrio Racing é inspirada no conceito apresentado em 2013 no Festival da Velocidade de Goodwood e no Salão do Automóvel de Frankfurt. O conversível proporciona bastante prazer ao conduzi-lo, graças ao impressionante desempenho do motor que produz 207 cv de potência. Certamente, o preço – 35 mil euros, 12 mil euros a mais que um Cabrio THP – não é para todos, mas é absolutamente em linha com o mercado e seus concorrentes.

A agressividade do carro também é garantida no visual com as rodas de alumínio de 18 polegadas, diferente de aqueles da série DS3 conversível. Este carro esportivo aberto é oferecido ao público na cor de um cinza sem precedentes que vai bem com o teto dobrável em preto. Suaviza com uma linha vertical na cor vermelha e o logotipo "DS" no centro das rodas. O hatch é sensível, ágil e divertido para quem está disposto a desembolsar uns euros a mais.

por Carlo Valente
do InfoMotori.com/Itália
exclusivo no Brasil para Auto Press

Ficha Técnica
Citroën DS3 Cabrio Racing

Motor: A gasolina, dianteiro, transversal, 1.598 cm³, quatro cilindros em linha, turbo, intercooler com quatro válvulas por cilindro. Injeção eletrônica multiponto e acelerador eletrônico.
Transmissão: Câmbio manual de seis marchas à frente e uma a ré. Tração dianteira.
Potência máxima: 207 cv a 6 mil rpm.
Aceleração: 0-100 km/h: 6,5 segundos.
Velocidade máxima: 233 km/h.
Torque máximo: 28,0 kgfm entre 2.000 e 4.500 rpm.
Diâmetro e curso: 77,0 mm x 85,8 mm.
Taxa de compressão: 11,0:1.
Suspensão: Dianteira independente do tipo McPherson, com triângulos inferiores, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora. Traseira com barra de torção, com molas helicoidais, amortecedores telescópicos hidráulicos e barra estabilizadora. Oferece controle eletrônico de estabilidade.
Pneus: 215/40 R18.
Freios: Discos ventilados na frente e atrás.
Carroceria: Conversível em monobloco com duas portas e cinco lugares. Com 3,94 metros de comprimento, 1,71 m de largura, 1,48 m de altura e 2,46 m de distância entre-eixos. Oferece airbags frontais, laterais e de cortina de série.
Peso: 1.231 kg em ordem de marcha.
Opcionais de série: rádio/CD/MP3 e conectividade Bluetooth, tela Sat-Nav, controle de temperatura, sensores de estacionamento traseiros, controles de áudio no volante e um aparelho de som completo com subwoofer.
Capacidade do porta-malas: 245 litros.
Tanque de combustível: 50 litros.
Produção: Poissy, França.
Lançamento mundial: 2014.
Itens de série: Ar-condicionado automático, vidros e travas elétricas, direção com assistência elétrica, rodas de liga leve de 18 polegadas, airbags frontais, laterais e de cortina, freios ABS, leds de iluminação diurna, controle de temperatura, sensores de estacionamento traseiros, controles de áudio no volante e um sistema de som MP3/CD/Bluetooth e tela Sat-Nav com subwoofer.
Preço: 35 mil euros, cerca de R$ 105 mil

Pitada de raiva

A Ford apresentou na Europa as configurações Red e Black Edition do Fiesta. Os modelos contam com uma versão mais potente do motor 1.0 com tecnologia Eco-Boost, calibrado para gerar 140 cv de potência com torque máximo de 18,35 kgfm entre 1.400 e 5 mil rpm. Com isso, o compacto esportivo é capaz de acelerar de zero a 100km/h em 9 segundos e atingir a máxima de 201km/h.

Os hatchbacks "apimentados" são baseados nas correcerias de duas portas e destacam-se pelo estilo esportivo, composto por saias laterais, spoilers dianteiro e traseiro e rodas de liga leve de 16 ou 17 polegadas. A versão Red é oferecida na cor vermelha com detalhes e teto em preto fosco. Já a Black é preta com detalhes e teto em vermelho. Não há qualquer previsão de ambas chegarem ao Brasil e, por enquanto, a fabricante não informou o preço dos modelos.

Vocação estratégica

Fiat Strada Working exacerba perfil profissional e responde por 30% das vendas

por Márcio Maio
Auto Press
fotos: Isabel Almeida
CZN

A palavra liderança é íntima da Fiat há 14 anos quando se fala em picape. Mas a linha 2014 da Strada, lançada em outubro do ano passado, atingiu um novo patamar. O modelo conseguiu o que a própria fabricante italiana não previa: foi o carro mais vendido do Brasil no mês de março, com 13.020 unidades emplacadas. Nos cinco primeiros meses de 2014, a picape já comercializou 64.757 exemplares, cerca de 28% a mais que os 50.256 registrados no mesmo período do ano passado. Pulou da sexta colocação para a terceira no acumulado entre os carros mais vendidos. E embora a terceira porta tenha sido a principal novidade da Strada, aproximadamente 30% desse resultado provém da única configuração disponível com cabine simples, a Working. Como o próprio nome evidencia, é indicada para uso profissional.

Algumas mudanças foram cruciais para aumentar a competitividade da Working cabine simples. A linha de cintura foi elevada, o que modificou não apenas seu design, mas também a funcionalidade. Em todas as versões, a caçamba ganhou oito centímetros de altura e, com eles, sua capacidade de carga foi ampliada. Agora, a cabine simples leva 120 litros a mais que antes. E embora seja um veículo planejado para o trabalho, um item de conforto foi emprestado do hatch Bravo: o sistema de

abertura da tampa de combustível, que agora pode ser feito eletricamente.

Cai bem, em um carro pensado para ser de trabalho, um visual mais robusto e até agressivo. Na Strada Working, a Fiat optou por inserir um novo para-choque dianteiro, na cor preta. A vocação profissional é ainda reafirmada pelas novas molduras para as caixas de rodas, pela tampa e pelo para-choque traseiros, redesenhado e mais encorpado. Mais volume também foi a estratégia para as lanternas traseiras do modelo, que foram elevadas e passam a invadir a lateral. Desta forma, além de trazer alguma modernidade à traseira e ao perfil da Strada, causam certa impressão de se tratar de uma picape ligeiramente maior.

Sob o capô, permanece o motor 1.4 Fire bicombustível, capaz de entregar a potência máxima de 85/86 cv com gasolina/etanol no tanque. Já seu torque chega a 12,4/12,5 kgfm quando abastecida com os mesmos combustíveis, respectivamente. Nesta configuração, o trem de força é sempre completado pela transmissão manual de cinco velocidades. O câmbio automatizado, também de cinco marchas, só está disponível para as configurações Adventure.

Outro detalhe importante na nova Strada foi a oferta dos acessórios da Mopar. A linha foi desenvolvida pela Chrysler, recentemente incorporada pelo Grupo Fiat, e apresenta opções interessantes e funcionais. Como o extensor de caçamba que permite levar motocicletas na traseira da picape – para isso, é preciso circular com a tampa de trás abaixada e exibir uma segunda placa de identificação do veículo. O acessório funciona ainda como divisor de espaço ou rampa de acesso para motos. Um opcional que amplia as possibilidades de uso da picape e certamente ajuda a versão Working a garantir cerca de 50% do mix das vendas, somando a configuração cabine simples com a estendida e a dupla.

Impressões ao dirigir

Trabalho sério

Um carro com vocação profissional normalmente não tem a obrigação de ser generoso com seu motorista. Na verdade, seu lado funcional importa bem mais do que o conforto ou a atmosfera criada em seu habitáculo. Mas a Fiat Strada está longe de tratar mal seu condutor, mesmo na versão cabine simples. É verdade que não há farto espaço interno. Mas o acabamento, apesar de simples, transmite a robustez que se espera de um carro de carga e seus plásticos não têm rebarbas aparentes. A posição de dirigir é facilmente encontrada. Pelo menos quando se conta com o opcional ajuste de altura da coluna de direção e do banco.

O motor 1.4 litro movimenta a picape sem grandes problemas quando a caçamba não leva carga. As retomadas exigem reduções de marchas constantes e ultrapassagens devem ser feitas com mais cautela. Em ambos os casos, o isolamento acústico não é dos mais eficazes. Como na maioria das picapes, as trepidações em função das irregularidades no asfalto são frequentes. Mas a Strada Working se mantém bem sob controle em curvas acentuadas realizadas em velocidades mais altas. E alia uma dose equilibrada de robustez e racionalidade

Um ponto de destaque do modelo é a opção de adquirir o extensor de caçamba desenvolvido pela Mopar. Com a peça, a vocação profissional da Strada ganha força com a função de divisor de espaço. Mas, ao mesmo tempo, abre-se a possibilidade de uma aposta mais esportiva na picape. Isso porque o acessório permite o transporte até de duas motocicletas na traseira – há ainda uma rampa facilitadora de acesso. Ou seja, um casamento perfeito entre o desejo de aventura sob duas rodas sem a necessidade de enfrentar longas viagens em uma moto.

Ficha técnica
Fiat Strada Working CS

Motor: A gasolina e etanol, dianteiro, transversal, 1.368 cm³, quatro cilindros em linha, duas válvulas por cilindro, comando simples de válvulas no cabeçote. Injeção multiponto sequencial e acelerador eletrônico.
Transmissão: Câmbio manual com cinco marchas à frente e uma a ré. Tração dianteira.
Potência máxima: 85/86 cv a 5.750 rpm com gasolina/etanol.
Aceleração de 0 a 100 km/h: 12,7/12,5 segundos com gasolina/etanol.
Velocidade máxima: 163/164 km/h com gasolina/etanol.
Torque máximo: 12,4/12,5 kgfm a 3.500 rpm com gasolina/etanol.
Diâmetro e curso: 72,0 mm X 84,0 mm. Taxa de compressão: 10,3:1.
Suspensão: Dianteira do tipo McPherson com rodas independentes, com braços oscilantes inferiores e barra estabilizadora. Traseira com rodas independentes, eixo de torção e barra estabilizadora.
Pneus: 175/65 R14.
Freios: Discos ventilados na frente e tambor atrás.
Carroceria: Picape em monobloco com duas portas e dois lugares. Com 4,44 metros de comprimento, 1,66 m de largura, 1,59 m de altura e 2,72 m de distância entre-eixos.
Peso: 1.084 kg com 705 kg de capacidade de carga.
Capacidade da caçamba: 1.220 litros.
Tanque de combustível: 58 litros.
Produção: Betim, Minas Gerais.
Itens de série: Alertas de limite de velocidade e manutenção programada, computador de bordo, ganchos para amarração de carga na caçamba, grade protetora do vidro traseiro e porta-escadas, protetor de caçamba, relógio digital e tampa da caçamba removível e com chave.
Preço: R$ 36.120.
Opcionais: Abertura elétrica do tanque de combustível, ar-condicionado, banco do motorista com regulagem de altura, capota marítima, direção hidráulica, rádio com MP3, USB e WMA, travas e vidros elétricos com antiesmagamento, volante com regulagem de altura, brake light, faróis de neblina, extensor de caçamba e janela traseira corrediça.
Preço completa: R$ 44.170.

Tecnologia no olhar

O ano de 2015 já chegou para a linha CLS da Mercedes-Benz na Europa. Vendido nas versões sedã e perua, o carro traz como principal mudança o conjunto ótico dianteiro. Os faróis dispõem de 24 leds com controle eletrônico individual para compor o facho ideal em cada condição de uso, monitorado 100 vezes por segundo. O sistema "recorta" a luz em torno de um carro que venha em sentido contrário. Isso evita o ofuscamento do motorista do outro veículo ao mesmo tempo em que mantém iluminada toda a área restante. Outra novidade na linha é a transmissão automática de nove marchas disponível para algumas versões.

Sob o capô, duas novas opções de motores. A versão CLS 400 entra no lugar da CLS 350 CGI e traz um V6 a gasolina de 3.0 litros biturbo de 333 cv e 49 kgfm – 26 cv e 11,2 kgfm de torque a mais. Já a CLS 220 BlueTec é equipada com um turbodiesel 2.1 litros de 170 cv e 40,8 kgfm. Ainda há as versões CLS 500 dotada de um V8 de 408 cv e 61,2 kgfm e a CLS 63 AMG com o mesmo V8, mas com 557 cv de potência e 73,4 kgfm de torque. A gama diesel é completa pela CLS 250 BlueTec e CLS 350 BlueTec.

Atração fatal

MV Agusta deixa Brutale 800 ainda mais esportiva na versão Dragster

POR RAPHAEL PANARO
AUTO PRESS
FOTOS: DIVULGAÇÃO

Se tem uma coisa pela qual os italianos são internacionalmente respeitados é seu senso estético. E isso vai desde a moda – com famosas grifes como Gucci, Giorgio Armani, Ermenegildo Zegna, Prada e Dolce & Gabbana – até os automóveis, onde Giugiaro, Pininfarina e Bertone são bons exemplos. Mas essa busca pela perfeição do design também passa pelas motocicletas. E a MV Agusta é um explícito caso. A tradi-

cional marca italiana é reconhecidamente uma das fabricantes que produzem os modelos mais deslumbrantes do mundo. E um desses é sua mais recente criação: a Brutale 800 Dragster. À venda na Europa por 13.490 euros – cerca de R$ 41 mil – a naked se impõe pelo visual agressivo e detalhes minuciosamente trabalhados. Tudo para fazer frente a outra vistosa compatriota: a Ducati 848 Street Fighter.

Para uma gama onde já existe a Rivale 800 – considerada uma das motos mais bonitas do mundo –, a Dragster chama atenção pelo design extremamente compacto. Principalmente na traseira. A rabeta é curtíssima e o desenho é acentuado pelas três saídas de escapamento, a roda ligada ao chassi apenas pelo eixo monobraço e o diminuto para-lamas que traz as luzes de seta e suporte para a placa. Atrás, o que também faz vista é o largo pneu Pirelli Diablo Rosso II 200/50 que envolve a roda de 17 polegadas. Os componentes mecânicos, como o motor, estão expostos e "abraçados" pelo quadro, cobertos apenas com pequenas carenagens. O tanque foi moldado de modo a garantir a máxima capacidade – tem 16,6 litros –, porém mantendo a harmonia da estética agressiva da Dragster.

Além do design, a ciclística é outro ponto forte da Brutale 800 Dragster. A motocicleta tem 167 kg de peso seco e chassi feito em treliça com tubos de aço conectados a placas laterais de alumínio. A suspensão apresenta um garfo invertido de 43 milímetros na frente da italiana Marzocchi e um monoamortecedor progressivo Sachs com 125 mm de curso com ajuste na pré-carga da mola na traseira.

Já a parte mecânica da Dragster é a mesma da Brutale 800 "convencional". Ou seja, traz o conhecido motor três cilindros com duplo comando no cabeçote e refrigeração a água e óleo – que estreou na esportiva F3. Com 798 cm³ de deslocamento, o propulsor gera 125 cv a 11.600 rpm e 8,2 kgfm de torque disponíveis a 8.600

giros. Acoplado a ele está uma transmissão de seis velocidades. Dotada deste conjunto, a moto chega a uma velocidade máxima de 245 km/h.

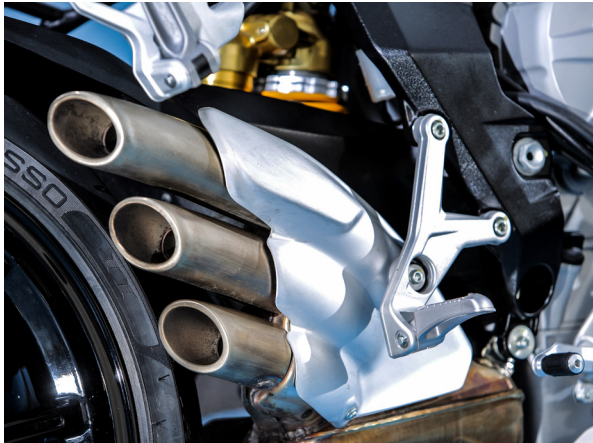
A preocupação com a ciclística e motor não fez a MV Agusta esquecer da eletrônica. E nesse quesito a Dragster é bem fornida. Ela conta com o chamado MVICS, ou sistema de controle integrado de motor e veículo, que converge os sistemas de ignição e injeção de combustível. A tecnologia dá ao modelo quatro mapeamentos que alteram a curva de torque, o limite de rotações do motor, a sensibilidade do acelerador e o freio motor: Normal, Sport e Rain. O quarto é personalizável de acordo com as preferências de quem comanda a Dragster. O modelo ainda é equipado com o sistema EAS – transmissão eletronicamente assistida –, que permite que as trocas de marchas sejam feitas sem a necessidade de acionamento da embreagem.

Para domar a Brutale 800 Dragster, há o controle de tração com oito níveis de "intromissão". Quando o mecanismo detecta a possibilidade de derrapagem, interfere na abertura da válvula do acelerador e no avanço de ignição para restaurar a aderência da Brutale. Além disso, o sistema de freios é assinado pela Brembo com sistema ABS – obrigatório em motocicletas na Europa. O conjunto dianteiro traz disco duplo flutuante com 320 mm de diâmetro e quatro pistões. Atrás, o disco é simples de 220 mm com dois pistões. E, esteticamente, a marca italiana redesenhou as pedaleiras para dar maior controle da moto ao piloto. No Brasil, a MV Agusta – representada pela Dafra – começou a vender recentemente a Brutale 800 "normal" com o preço de R$ 47 mil. Por serem equipadas com o mesmo motor e ter basicamente a mesma estrutura, há uma chance da Dragster ser montada em Manaus e aparecer no mercado brasileiro no ano que vem. Depois da Brutale, a marca italiana deve completar a linha 800 no Brasil com a Rivale e a F3.

Ficha Técnica

MV Agusta Brutale 800 Dragster

Motor: A gasolina, quatro tempos, três cilindros, quatro válvulas por cilindro, 798 cm^3, duplo comando no cabeçote e arrefecimento a água e óleo. Injeção eletrônica com três mapeamentos.
Câmbio: Manual de seis marchas com transmissão por corrente.
Potência máxima: 125 cv a 11.600 rpm
Torque máximo: 8,2 kgfm a 8.600 rpm
Diâmetro e curso: 79,0 mm x 54,3 mm.
Taxa de compressão: 13,3:1.
Suspensão: Garfo invertido de 43 milímetros na frente e monoamortecedor progressivo com 125 mm de curso com ajuste na pré-carga da mola atrás.
Pneus: 120/70 R17 na frente e 200/50 R17 atrás.
Freios: Disco duplo de 320 mm na frente e disco simples de 220 mm atrás. Oferece ABS de série.
Dimensões: 2,06 metros de comprimento total, 0,82 m de largura, 1,38 m de distância entre-eixos e 0,81 m de altura do assento.
Peso: 167 kg.
Tanque do combustível: 16,6 litros.
Produção: Varese, Itália.
Lançamento: 2014.
Preço na Europa: 13.490 euros – o equivalente a R$ 41 mil.



Luxo das pistas

Um ano depois de apresentar o Continental GT3 para voltar ao mundo das corridas, a Bentley fez o caminho inverso. Dessa vez, a marca britânica se inspirou nas pistas para fazer um carro voltado para as ruas. Chamada de GT3-R, a série especial limitada a 300 unidades – que serão construídas artesanalmente – tem como base a versão GT V8 S do Continental. O modelo ganhou fibra de carbono nos para-choques, saias laterais e aerofólio. Os bancos traseiros foram retirados, o sistema de escapamento agora é de titânico e as rodas de 21 polegadas ultraleves. Com todos o alívios de peso, o resultado foi 100 kg a menos que o GT V8 S "convencional".

Outra parte mexida foi o motor. O V8 4.0 litros biturbo continua lá, mas em vez de 528 cv e 69,3 kgfm de torque, a Bentley recalibrou o propulsor para entregar 580 cv e 71,4 kgfm de torque. O gerenciamento de todo esse manancial de potência está a cargo da transmissão automática de oito velocidades de origem ZF. Graças à combinação "dieta" e motor mais potente, o carro atinge os 100 km/h em apenas 3,8 segundos.

Toyota Etios Platinum

Versão platinada - A Toyota criou uma série especial para o Etios chamada Platinum. Disponível nas carrocerias hatch e sedã e baseada na versão topo XLS, a edição traz nova grade frontal, agora totalmente cromada, máscara negra para as lanternas traseiras e ornamento cromado para os faróis de neblina. Ao porta-malas foi agregado um friso cromado em sua base, sensor de estacionamento na cor da carroceria e o emblema "Platinum". Para completar as novidades externas, as rodas de 15 polegadas têm design exclusivo. O interior também teve mudanças, sendo a principal delas os bancos que mesclam couro e padrão couro. A alavanca do câmbio ganhou detalhes cromados na base. Pelo hatch, a Toyota pede R$ 47.090. Já o sedã custa R$ 49.790.

Tempos modernos - A Ferrari vai ceder à pressão global e às exigentes normas de Europa e Estados Unidos pela redução de emissões de poluentes e pela produção de carros mais eficientes daqui para frente. A marca italiana pretende cortar em até 20% a dispersão de CO_2 no meio ambiente. Para isso, a fabricante continuará usando os tradicionais motores V8 e V12. Porém, eles terão menor capacidade volumétrica e, para manter ou até aumentar os patamares de potência, serão dotados de turbocompressores ou sistemas híbridos. A média atual de emissões de CO_2 da gama de veículos da Ferrari é de 270 g/km. A meta anual é baixar em 3% esse valor.

Modelos recentes de Maranello já vêm demonstrando esse objetivo. Caso da California T, que marca a volta da Ferrari aos motores turbo. O conversível perdeu o V8 4.3 litros aspirado e ganhou outro V8 4.0 litros turbinado. A potência saltou de 490 cv para 560 cv e as emissões de CO_2 caíram de 299 g/km para 250 g/km. Outro exemplo é a La Ferrari e seu V12 aspirado de 800 cv aliado a um propulsor elétrico que rende 163 cv. Ela ainda emite 330 g/km, mas ainda sim é menos que os 545 g/km que a Enzo, de 670 cv, dispersava no ar.

Sem patinar – No estilo conta-gotas, a Ford vai revelando dados técnicos do novo Ka. Depois do motor e do consumo de combustível, a fabricante norte-americana confirmou que tanto o hatch quanto o sedã poderão contar com os controles eletrônicos de tração e estabilidade. O modelo será o primeiro com motor 1.0 litro a ter essas tecnologias. A Ford não confirma em quais versões do Ka os dispositivos estarão disponíveis, mas acredita-se que seja somente na topo de linha, conhecida com SEL. Além disso, o carro também terá em todas as versões o auxílio para partidas em rampas.

Liberdade vigiada - Os 90% de responsabilidade de falhas humanas nos acidentes automotivos motivam algumas fabricantes a investirem nas pesquisas para a produção de carros autônomos. Mas a incerteza a respeito de quem responsabilizar no caso de acidentes com veículos sem condutores prejudica a ideia de regulamentação deste tipo de automóvel. Uma medida, porém, já vem sendo planejada para evitar problemas futuros na implementação desta tecnologia: o uso de uma espécie de caixa-preta – como as de aviões.

A instalação de um gravador de dados serviria para auxiliar montadoras e seguradoras a respeito das causas de incidentes envolvendo automóveis autônomos. Essa questão vem sendo discutida intensamente na Alemanha, por um grupo formado por funcionários do governo, representantes de fabricantes automotivas, advogados, defensores da privacidade e executivos de seguradoras.

Lifan X60

Não para – Um problema no freio traseiro fez a Lifan convocar um recall de seu utilitário X60. Segundo a montadora chinesa, o flexível pode provocar vazamento e perda do fluido de freio, o que afetaria o funcionamento do sistema de frenagem e a segurança do veículo. De acordo com a marca, os proprietários dos modelos produzidos em 2013 devem comparecer a uma concessionária para troca da peça. Para mais informações ou agendamento, a Lifan disponibilizou o telefone (11) 2811-8517 e o e-mail cliente@lifanmotors.com.

Queda geral – As compras de carros, motos e caminhões através de consórcios caíram 7,1% nos primeiros cinco meses do ano, em comparação com o mesmo período de 2013. Foram 895,8 mil cotas vendidas em 2014, contra 964,7 mil no ano passado. Consequentemente, foi reduzido em 4,4% o volume de crédito utilizado nessas negociações, uma diferença de R$ 1,1 bilhão em relação aos R$ 25,2 bilhões disponibilizados em 2013. Mesmo assim, cresceu a quantidade de pessoas contempladas em 13%. Entre janeiro e maio de 2014, 522,4 mil consorciados receberam seus veículos no Brasil.

Negócios da China – O Grupo BMW estendeu sua joint-venture com a Brilliance China Automotive Holdings até 2028. O reforço do compromisso entre as fabricantes – que vem desde 2003 – ajudará no objetivo da marca alemã de vender mais de 2 milhões de veículos no mundo em 2014. E o mercado chinês é peça importante nessa meta. Ano passado, 1,96 milhão de BMWs foram vendidos no planeta. Desses, 400 mil foram só na China – quase metade da comercialização total na Europa.

Quase tudo azul – A crise no mercado automotivo europeu parece ter ficado para trás. A economia do Velho Continente registrou, segundo dados da consultoria especializada Jato Dynamics, crescimento nas vendas pelo nono mês consecutivo. Maio teve 4,3% mais emplacamentos que o mesmo período de 2013. Já no acumulado, a comercialização de veículos subiu 6,2% se comparada com 2013. Apenas seis nações ainda estão no vermelho em suas vendas entre janeiro e maio: Áustria, Bélgica, Islândia, Sérvia, Suíça e Holanda. O destaque fica com a Espanha, que conseguiu crescer 17,5% no comparativo.

Tapa no visual

A Peugeot segue remodelando sua gama na Europa. Dessa vez é o 508. Vendido no mercado europeu em versões sedã e perua, o modelo ganhou um face-lift que o deixou alinhado com a nova identidade visual da fabricante francesa. A principal mudança é na dianteira, com novos faróis de leds, para-choques e grade. Atrás, as lanternas também foram atualizadas. Lá fora, o 508 tem três opções de motorização: o conhecido 1.6 THP de 165 cv – que equipa o carro no Brasil –, um diesel 2.0 litros de 150 cv e o Hybrid4 também 2.0 litros, mas com 148 cv.

Renault Mégane R.S. 275 Trophy-R

Veloz e recordista – A Renault revelou na Europa o Megane R.S. 275 Trophy-R. A edição especial limitada derivada do Megane R.S. 275 Trophy é uma versão extrema do hatch. Para exaltar a potência do motor 2.0 litros de 275 cv, a marca francesa removeu os bancos traseiros, os materiais acústicos, rádio e sistema de ar-condicionado, assim como substitui os bancos convencionais por versões de policarbonato. O resultado foi a "dieta" de 100 kg no peso e o recorde para carros com tração dianteira na lendária pista alemã de Nurburgring. Apenas 15 países receberão o Megane RS 275 Trophy-R, totalizando a produção de 250 unidades. Por enquanto, não se sabe quais serão esses mercados e nem o preço final.

Parafuso solto – A Suzuki detectou uma falha em 2.833 unidades do jipe Jimny. Segundo a marca, os proprietários devem comparecer às concessionárias para a verificação e possível reaperto do parafuso de fixação do tirante auxiliar da suspensão. Os exemplares afetados foram fabricados entre 26 de dezembro de 2012 e 27 de maio de 2014 e a inspeção e, em caso de necessidade, o reparo devem ser feitos para evitar que a direção apresente ruído incomum e vibração. Ou, pior, para extinguir o perigo de interferência na capacidade de manobra do jipe compacto. Mais informações estão disponíveis no site da Suzuki ou pelo telefone 08007703380.

Revista Auto Press® é uma publicação semanal da
Carta Z Notícias Ltda
Criada em 9 de maio de 2014
Ano 1, Número 8, 27 de junho de 2014
Publicação abastecida pelo conteúdo jornalístico da edição 1.125 do noticiário **Auto Press**, produzido semanalmente desde 1º de dezembro de 1992

Redação: Rua Barão do Flamengo, 32 - 5º andar - Flamengo - Cep 22220-080 - Rio de Janeiro/RJ
Telefone: (21) 2286-0020 / Fax: (21) 2286-1555
E-mail: revista@autopress.com.br

Diretores Editores:
Eduardo Rocha
eduardo@autopress.com.br
Luiz Humberto Monteiro Pereira
humberto@autopress.com.br

Reportagem:
Márcio Maio
Raphael Panaro
redacao@autopress.com.br

Colaboradores:
Luiz Fernando Lovik
Augusto Paladino
redacao@autopress.com.br

Curta a página da Revista Auto Press

Acordos editoriais:
MotorDream (Brasil)
Infomotori.com (Itália)
Autocosmos.com (México/Argentina/Chile/Peru/Venezuela)
Automotriz.net (Venezuela)
AutoAnuario.com.uy (Uruguai)
Revista MegaAutos (Argentina)
MotorTrader.com.my (Malásia)
Absolute Motors (Portugal)

Fotografia:
Jorge Rodrigues Jorge
fotografia@cartaznoticias.com.br

Ilustrador:
Afonso Carlos
acdesenho@hotmail.com

Publicidade:
Arlete Aguiar
publicidade@autopress.com.br

Produção:
Harley Guimarães
producao@cartaznoticias.com.br