



Inmetro renova lista dos carros flex mais econômicos; confira ranking

O Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia) atualizou a lista dos carros flex mais econômicos do Brasil, levando em conta o consumo dos combustíveis comercializados nacionalmente em 2023.

O ranking é atualizado a cada 15 anos e traz 807 modelos e/ou versões de carros de passeio e comerciais leves à venda hoje. Ele inclui lançamentos recentes e veículos que passaram por alterações na motorização, para atender os novos limites de emissões impostos pelo Proconve L7, nova fase do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores. Nessa nova lista, ficaram de fora os Volkswagen Gol e Voyage, que saíram de linha.

Critérios de avaliação de consumo do Inmetro

- A lista considera a versão mais eficiente de cada modelo;
- O PBEV (Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular) mede o consumo energético em MJ/km (megajoules por quilômetro) e em km/l;
- O ranking avalia o gasto necessário para um veículo se locomover. Quanto menor for o gasto a cada km, mais eficiente o carro é;
- A medição acontece em ambiente controlado e padronizado para o consumo;
- As notas para a eficiência vão de A (para os mais eficientes) até E (para os menos eficientes).

Top 6 carros flex mais econômicos do Brasil

6. Fiat Cronos



Motor 1.0 flex e câmbio manual de cinco marchas;

- Nota: B;
- Consumo energético: 1,42 MJ/km;
- Consumo com etanol na cidade: 9,9 km/l;
- Consumo com etanol na estrada: 11,4 km/l;
- Consumo com gasolina na cidade: 14 km/l;
- Consumo com gasolina na estrada: 16,1 km/l.

5. Chevrolet Onix Plus



Motor 1.0 Flex e câmbio manual de seis marchas;

- Nota: B
- Consumo energético: 1,40 MJ/km;
- Consumo com etanol na cidade: 9,5 km/l;
- Consumo com etanol na estrada: 12,4 km/l;
- Consumo com gasolina na cidade: 13,6 km/l;
- Consumo com gasolina na estrada: 17,5 km/l.

4. Peugeot 208



Motor 1.0 flex e câmbio manual de cinco marchas;

- Nota: B;
- Consumo energético: 1,36 MJ/km;
- Consumo com etanol na cidade: 10,8 km/l;
- Consumo com etanol na estrada: 11 km/l;
- Consumo com gasolina na cidade: 15,3 km/l;
- Consumo com gasolina na estrada: 15,7 km/l.

3. Renault Kwid



Motor 1.0 flex e câmbio manual de cinco marchas;

- Nota: B;
- Consumo energético: 1,36 MJ/km;
- Consumo com etanol na cidade: 10,8 km/l;
- Consumo com etanol na estrada: 11 km/l;
- Consumo com gasolina na cidade: 15,3 km/l;
- Consumo com gasolina na estrada: 15,7 km/l.

2. Toyota Corolla Cross



A versão do ranking é a do Motor 1.8 híbrido flex e câmbio CVT;

- Nota: B;
- Consumo energético: 1,31 MJ/km;
- Consumo com etanol na cidade: 11,8 km/l;
- Consumo com etanol na estrada: 9,7 km/l;
- Consumo com gasolina na cidade: 17,8 km/l;
- Consumo com gasolina na estrada: 14,6 km/l.

1. Toyota Corolla



A versão do ranking é a do Motor 1.8 híbrido flex e câmbio CVT;

- Nota: B;
- Consumo energético: 1,27 MJ/km;
- Consumo com etanol na cidade: 11,8 km/l;
- Consumo com etanol na estrada: 10,5 km/l;
- Consumo com gasolina na cidade: 17,9 km/l;
- Consumo com gasolina na estrada: 15,4 km/l.

Chevrolet paralisa produção de quatro modelos em SP por 10 dias



A fábrica da Chevrolet em São José dos Campos (SP) vai paralisar os trabalhos dos dias 12 a 23 de junho. A informação é do Sindicato dos Metalúrgicos da região e é a primeira vez que a planta para desde a pandemia. Com a medida, mais de 3 mil veículos não serão produzidos.

Paralisação

- São mais de 4 mil funcionários trabalhando na fábrica. Segundo o sindicato, os trabalhadores serão remunerados durante a pausa.

- Cinco dias antes, a Chevrolet já havia anunciado que paralisaria

parte da produção no local por dez dias, mas estendeu a pausa para todos os funcionários.

- A razão para isso é a queda na produção.

- Apesar da paralisação, a fábrica de São José dos Campos está recebendo R\$ 5 bilhões em investimentos para a modernização e passará a fabricar a nova geração da picape S10.

Como fica a produção?

Na fábrica no interior paulista, são produzidos os modelos S10, Trailblazer, Onix Joy e Joy Plus. Os dois últimos são fa-

bricados exclusivamente para a exportação.

No anúncio da primeira pausa, apenas as linhas de montagem da S10 e Trailblazer seriam paralisadas. Agora, todos os veículos deixarão de ser produzidos — apenas dos dois modelos, 3 mil unidades não ficarão prontas.

Futuro dos carros da Chevrolet

O futuro do SUV Trailblazer no Brasil é incerto e situação deve ficar ainda mais crítica com a paralisação deste mês.

Recentemente, a linha do Chevrolet Bolt, que inclui o Bolt EV e Bolt EUV, foi outra que saiu de linha nacionalmente. Os veículos já tinham passado por um recall por causa de riscos na bateria, mas ainda assim eram sucesso de vendas e foram eleitos como carros destaque nos últimos anos.

A medida, no entanto, teve a ver com a estratégia de mercado da Chevrolet e da General Motors no Brasil.

Ford Ranger: nova geração da picape evolui no design, equipamentos e mecânica



A nova Ford Ranger 2024 foi apresentada pela primeira vez na Agrishow, em Ribeirão Preto (SP), com o lançamento no Brasil marcado para o segundo semestre de 2023. A picape é importada da Argentina e é resultado de uma transformação completa da planta de Pacheco, visando equipará-la às fábricas mais modernas da Ford em todo o mundo. A planta passou por melhorias em termos de qualidade, eficiência e ergonomia para os operadores, além de priorizar a sustentabilidade com a utilização de energia 100% renovável.

A nova Ranger 2024 incorpora tecnologias e processos de produção 4.0, tornando a fábrica digital e conectada, o que contribui para a entrega de um alto padrão de qualidade como diferencial competitivo. No primeiro momento, a picape possui três versões: XL, XLT e Limited, sendo a linha mais completa, segura, tecnológica e capaz já produzida pela Ford.

Em termos de mecânica, tem traços que remetem aos das outras picapes da marca, como a Maverick e a F-150, recém-lançada no Brasil, com faróis em forma de C e um visual mais parrudo. "Os dois motores turbodiesel serão o 2.0 e o 3.0 V6, que substituem os atuais 2.2 e 3.2 V6.", explica o gerente comercial da Ford Slaviero, Rogerio Novaki.

Uma das apostas da Ford é o novo sistema multimídia Sync 4, que apresenta uma tela de 12 polegadas em posição vertical. "A picape também possui o sistema Pro Trailer Backup Assist, que facilita a manobra de trailers e engates por meio de um botão. O design da Ranger 2024 inclui novos faróis conectados por uma régua cromada, grade do radiador e pára-choque reformulados, além das luzes de neblinas com molduras em cinza", completa Rogerio. A Ranger 2024 conta ainda com rodas de 20 polegadas, sistemas de assistência à condução, santo antônio integrado (acessório feito por barras e tubos de metal que fica instalado entre a cabine e a carroceria das picapes), entre outros.

Com a arquitetura atualizada, a capacidade de reboque da Ranger 2024 pode chegar a 3.400 kg, além de oferecer maior espaço interno em comparação com seus modelos anteriores. A Ford investiu cerca de US\$ 660 milhões (aproximadamente R\$ 3,3 bilhões) na modernização e ampliação da fábrica na Argentina - implementando tecnologias da indústria 4.0 e alcançando um padrão de qualidade inédito.

A nova geração, prevista para chegar ao mercado brasileiro no segundo semestre de 2023, também será equipada com um novo sistema de tração 4x4 com acionamento eletrônico e reduzida, e as versões mais caras contarão com um diferencial central para acionar o sistema automaticamente, de acordo com as condições do terreno. Outra novidade é o sistema de modos de condução com seis configurações: Normal, Econômico, Reboque, Escorregadio, Lama e Areia.

Capacete de moto tem 'truque' na manga que evita acidentes

Muitos acidentes envolvendo motociclistas acontecem por conta de baixa visibilidade no trânsito. Uma forma inovadora de contornar o problema foi proposta pela Shark, a marca francesa de capacetes.

A empresa lançou recentemente o Skwal i3, o primeiro modelo do mercado com "break-light" integrado.

Como é o capacete com luzes de freio?

- O produto traz luzes que acendem em tempo real quando o motociclista usa os freios da moto.

- Na parte frontal do capacete, mais leds facilitam a visibilidade em condições de pouca luz.

- Segundo as informações da fabricante, o sistema de iluminação é alimentada por uma bateria recarregável e traz um acelerômetro embutido.

- E o sensor que identifica quando a moto reduz a velocidade, acionando as luzes de freio do produto.

- Esse "truque" au-



menta a praticidade de uso, já que dispensa ter que conectar fios na motocicleta ou precisar que o veículo tenha compatibilidade com Bluetooth, por exemplo.

Como o sistema funciona?

- Ao frear, as luzes traseira piscam três vezes por segundo (ou cinco vezes por segundo em frenagens mais bruscas).

- A premissa é simples: funcionar como o "brake-light" convencional dos automóveis, que também alertam outros motoristas nas rodovias quando um veículo próximo freia.

- Com 12 horas de autonomia, o sistema

é recarregado por meio de uma entrada do tipo USB-C, bastante comum nos eletrônicos modernos.

Quanto custa?

A novidade foi lançada em maio na Europa por 320 euros, um valor até justo no Velho Continente. O preço convertido em reais, entretanto, é menos atrativo: quase R\$ 1700 sem impostos.

Por enquanto, não há indícios de que o capacete com luzes de freio será lançado oficialmente no Brasil. Será que vale o investimento? No fim das contas, é mais um recurso que reforça a segurança dos motociclistas no trânsito.

Elon Musk: direção autônoma da Tesla terá o sucesso do ChatGPT



Durante uma entrevista após a Reunião Anual de Acionistas de 2023, Elon Musk, CEO da Tesla disse que a inteligência artificial que alimenta o Full Self-Driving (Auto-condução completa, em tradução literal), terá o mesmo sucesso do chatbot de IA generativa da OpenAI.

Em conversa com a CNBC, Musk disse que a tecnologia de direção autônoma passará por um "momento ChatGPT" em breve.

"Acho que a Tesla terá uma espécie de momento ChatGPT, se não este ano, diria que não depois do ano que vem".

Elon Musk, em entrevista à CNBC. Na reunião com acionistas no mês passado, o bilionário disse espera que os avanços da Tesla em IA e AGI (Inte-

ligência Artificial Geral) tenham grande impacto no mundo.

Ele também acredita que, assim que o Full Self-Driving sair dos testes beta e começar a dirigir como humanos, milhões de proprietários da Tesla terão interesse em usá-lo.

Conforme relata o Evannex, esse interesse já foi demonstrado quando a empresa lançou a versão beta do FSD como uma opção para clientes da América do Norte.

"O que devemos avaliar não é que a direção totalmente autônoma será tão boa quanto uma pessoa; será muito, muito melhor, muito. Com o tempo, 10 vezes mais seguro do que uma pessoa. Não vai ser uma competição, francamente."

Elon Musk, em entrevista à CNBC. Direção autônoma da Tesla tem muito a melhorar

Por enquanto, os testes do Full Self-Driving têm ido contra as expectativas de sucesso de Musk. Isso porque diversos clientes, têm reclamado da tecnologia de piloto automático, que, inclusive foi responsável por alguns acidentes.

- Nos últimos anos, muitos acidentes envolvendo os veículos elétricos da Tesla estiveram relacionados aos recursos de piloto automático da empresa.

- No início do ano, assim que a Tesla lançou o FSD, um veículo da montadora causou um acidente envolvendo oito carros no túnel de Bay Bridge, São Francisco (EUA).

- O Olhar Digital preparou uma lista com alguns dos acidentes estranhos (e preocupantes) causados por bugs na tecnologia de piloto automático da empresa.

Milhares de clientes reclamam sobre os recursos de piloto automático

Um vazamento de informações forneceu cerca de 100 GB de dados internos da Tesla ao jornal alemão Handelsblatt. A reportagem revela milhares de reclamações dos clientes sobre recursos de piloto automático da empresa nos últimos anos.

- As reclamações vêm dos EUA, Europa e Ásia de 2015 a março de 2022;

- O jornal relata que foram registrados mais de 2.400 problemas de autoaceleração e 1.500 de frenagem.

- Também foram registradas 139 reclamações de "frenagem de emergência não intencional" e 383 sobre "paradas fantasmas" para falsos avisos de colisão dos veículos.

Com informações de Evannex.

VW lançará um Nivus "tunado" para competir com Pulse Abarth

O Volkswagen Nivus GTS finalmente tem data para chegar ao mercado. A montadora alemã decidiu introduzir uma versão esportiva do SUV cupê, com olho na concorrência de modelos como o Fiat Pulse Abarth. O novo Nivus GTS, que será lançado no último trimestre de 2023, virá equipado com um motor 1.4 TSI de 150 cv e terá um design inspirado na versão R-Line europeia.

Para este novo modelo, a Volkswagen optou por um design baseado no Taigo R-Line europeu. O Nivus GTS terá para-choques dianteiro e traseiro mais modernos, além de uma grade exclusiva. A traseira do veículo contará com imitações de saídas de escape esportivas, mas sem alterar as dimensões de comprimento e largura do modelo original.

Iluminação, acabamento e design do Nivus GTS

Um dos maiores diferenciais do Nivus GTS será seu sistema de iluminação. O veículo terá faróis e lanternas de LED unidos na dianteira e na traseira, uma característica muito solicitada para o Nivus 200 TSI brasileiro, mas até agora disponível apenas na Europa. O sistema de iluminação dianteira será matricial, o IQ.Light, que divide o fecho dos faróis em milhares de pontos de LED.

O Nivus GTS virá com rodas de liga leve aro 18 com design exclusivo para esta versão. Os pneus serão 205/45 e as partes que são de plástico preto nos Nivus comuns terão um acabamento brilhante no novo modelo, incluindo a



faixa inferior do para-choque traseiro. A saia lateral plástica será substituída por um estilo mais limpo, mantendo os contornos das caixas de rodas.

O interior do Nivus GTS será inspirado no Polo GTS, com bancos inteiriços no estilo concha, pedaleira de aço inox, detalhes vermelhos no painel e costura dos bancos, além de um volante e uma manopla do câmbio com design mais esportivo. O modelo GTS terá todos os recursos da versão de topo Highline atual, incluindo piloto automático adap-

tativo, painel de instrumentos digital, central multimídia com tela de 10", entre outros1.

Motorização Inovadora

O novo Nivus GTS será equipado com um motor 1.4 TSI de quatro cilindros com injeção direta de combustível, que produz 150 cv e um torque máximo de 25,5 kgfm. O motor estará acoplado a um câmbio automático de seis marchas, prometendo uma experiência de condução mais esportiva para os usuários.

Com informações: Autoesporte

Fusca “clonado” da GWM é elétrico e chegará ao Brasil

A montadora chinesa GWM está se preparando para ingressar no mercado brasileiro com sua marca de carros elétricos urbanos, a Ora. A empresa já tem uma parceria com a BMW na China e a subsidiária deve começar a atuar por aqui com opções de elétricos sustentáveis. E melhor, com um Fusca elétrico!

Objetivo da GWM

A chegada da Ora ao Brasil faz parte dos planos da GWM de expansão no país. A empresa busca aproveitar o crescente interesse do mercado de carros elétricos no país e, para isso, vai investir em opções sustentáveis.

No entanto, em solo brasileiro, os carros não terão os mesmos nomes que seus colegas chineses. Por lá, alguns dos modelos são o Good Cat, Punk Cat e Ballet Cat. Por aqui, devem ser batizados por siglas.

Fusca elétrico

- A Ora não vai replicar o Fusca literalmente: na verdade, os modelos da marca se assemelham ao clássico popular da Volkswagen.
- O primeiro modelo que che-

gará ao Brasil será o Ora Good Cat (que aqui terá outro nome).

- Ele é um hatchback com 4,23 metros de comprimento e 2,65 metros entre-eixos.

- O veículo é movido por um motor elétrico de 145 ou 173 cavalos, com velocidade máxima de 160 km/h.

- A bateria pode ser carregada até 80% em 45 minutos e o carro tem uma autonomia de até 400 km.

- Com o lançamento, a Ora espera dar aos brasileiros uma opção de elétrico sustentável — e, claro, nostálgico.

Outros modelos

Porém, não é só o Good Cat que é conhecido como o “Fusca”. Os modelos Ballet Cat e Punk Cat foram abertamente inspirados no modelo da Volkswagen, inclusive parecendo mais a versão original do modelo do que o New Beetle e o último Fusca lançado.

A diferença dos dois modelos é que o Ballet é mais focado para o público feminino, o que, à época do lançamento, resultou em estereótipos machistas e críticas.



Veículos elétricos chineses chegam aos mercados globais

Osamu Furukawa já dirigiu muitos carros japoneses em sua empresa de conversão de modelos clássicos movidos a gasolina para propulsão elétrica. Seu favorito, porém, é importado: um SUV movido a bateria da chinesa BYD Auto.

A BYD Auto faz parte de uma onda de exportadores chineses de carros elétricos que estão começando a competir com as marcas ocidentais e japonesas em seus mercados domésticos. Eles trazem tecnologia em rápido desenvolvimento e preços baixos que, segundo o diretor financeiro da Tesla Inc., “são assustadores”.

Furukawa conta que encomendou um ATTO 3 quando foi colocado à venda, em 31 de janeiro, por seus recursos fáceis de usar e seu preço atraente de 4.4 milhões de ienes (R\$163 mil), cerca de 25% menos que um Tesla.

“É perfeito”, diz Furukawa em seu escritório, em Yokohama, no sudoeste de Tóquio.

Outros ambiciosos exportadores de veículos elétricos chineses são NIO, Zeekr, do Grupo Geely, e Ora, uma unidade da fabricante de SUVs Great Wall Motors.

Alguns competem em preço. Outros enfatizam o desempenho e os recursos, pressionando as marcas de luxo japonesas e ocidentais.

A NIO Inc., que convenceu os compradores chineses a pagarem preços no nível da Tesla, de até 555.000 yuans (R\$405 mil), diz que seu novo SUV estará à venda este ano na Europa. O ES6 traz controles ativados por voz e uma autonomia de 610 quilômetros por recarga.

“Temos muita confiança de que o ES6 competirá no mercado de luxo de SUVs”, diz o fundador e presidente da NIO, William Li, em uma entrevista no Salão do Automóvel de Xangai.

As vendas de veículos movidos a bateria e híbridos de gasolina e eletricidade na China quase dobraram no ano passado, chegando a 6,9 milhões de veículos, metade do total mundial.

Esse aumento foi impulsionado por subsídios de bilhões de dólares oferecidos pelo governo do Partido Comunista, que está tentando tornar a China um criador de energias limpas e outras tecnologias. Isso abala os líderes americanos e euro-

peus, que consideram a China um concorrente estratégico e industrial.

As marcas chinesas são “concorrência séria”, segundo David Leah, analista da empresa de dados GlobalData.

Elas têm “tecnologia de bateria mais competitiva” e conseguem “atingir maior economia de escala”, disse Leah, por e-mail.

A BYD Auto, de propriedade da fabricante de baterias BYD Co., superou a Tesla nas vendas totais em 2022, com 1,9 milhão de veículos. Metade desse total eram híbridos gasolina-eletricidade, ao passo que a frota da Tesla é totalmente elétrica.

“Temos muito respeito pelas montadoras chinesas”, disse o CEO da Tesla, Elon Musk, em uma teleconferência com analistas financeiros em 25 de janeiro. “Eles trabalham mais e trabalham de forma mais inteligente.”

As marcas chinesas estão desenvolvendo veículos elétricos para competir sem subsídios, uma vez que Pequim está transferindo o ônus para a indústria, ao exigir que obtenham créditos ao vender os elétricos. Os preços começam em 100 mil yuans (R\$73 mil) por um SUV compacto com autonomia de 400 quilômetros por recarga.

“Os chineses são assustadores”, disse o diretor financeiro da Tesla, Zachary Kirkhorn, na teleconferência com os analistas.

As marcas chinesas de veículos elétricos combinam centros de pesquisa e design nos Estados Unidos e na Europa com fábricas na China.

A Zeekr planeja lançar um sedã e um SUV totalmente elétricos este ano na Holanda e na Suécia. Sua ONU em miniatura, reunindo designers chineses e europeus, fica em Gothenberg, na Suécia, ao lado da Volvo Cars, outra marca do grupo Geely, enquanto suas fábricas estão na China.

“Nossa meta é nos tornarmos atores-chave da mobilidade eletrificada na Europa ainda nesta década”, diz Spiros Fotinos, CEO da Zeekr e veterano da Toyota e da Lexus. Com uma “ambição global clara”, diz, “estamos procurando oportunidades e o momento certo para outros mercados”.

Carlos Tavares, CEO da Stellantis, controladora das marcas Chry-

ler, Peugeot e FIAT, alertou em janeiro que a Europa precisa de uma estratégia para competir com os preços mais baixos dos chineses. Os veículos elétricos fabricados na Europa custam 40% mais caro que os modelos chineses, segundo Tavares.

“É um cenário desolador”, disse Tavares à revista alemã *Automobilwoche*. “Mas não precisa ser assim.”

As exportações da BYD Auto quadruplicaram no ano passado, chegando a 55.916 sedãs, SUVs e compactos. A maioria deles foi destinada à Índia, à Tailândia, ao Brasil e a outros mercados em desenvolvimento. A BYD anunciou no ano passado uma venda de 1.000 veículos para a VEMO, do México, para compor a maior frota de táxis elétricos fora da China.

A estatal BAIC, com sede em Pequim, informou que um revendedor da Jordânia encomendou em janeiro 1.000 unidades de seu sedã compacto EU5. A empresa diz que pretende lançar mais dois ou três veículos elétricos na América Latina, no Sudeste Asiático e na Europa.

E os Estados Unidos, o maior e mais rico mercado?

As marcas chinesas de veículos elétricos veem com ressalvas um país de grandes dimensões, que exige investimentos altos em concessionárias e redes de recarga, especialmente enquanto Washington e Pequim estão em conflito sobre segurança, tecnologia e direitos humanos.

“Não é uma tarefa simples”, diz Li, da NIO. “Nossos produtos e serviços precisam estar preparados.”

A BYD Auto está há uma década no mercado americano, vendendo ônibus movidos a bateria, montados em uma fábrica a nordeste de Los Angeles. A empresa “ainda está no processo” de decidir se irá ou não vender SUVs e sedãs para os americanos, segundo informou por escrito em resposta às perguntas feitas.

As tensões políticas “dificultam os lançamentos por uma empresa chinesa, de veículos elétricos ou não” nos Estados Unidos, segundo Leah.

Na Europa, a Ora, do grupo Great Wall, vende seu modelo 03 a partir de 140.000 yuans (R\$102 mil). A Ora tenta se destacar entre dezenas de marcas iniciantes

comercializando seus carros como projetados para mulheres, suas características físicas e necessidades cotidianas.

“Este é um segundo ou terceiro carro para uma família. Ele pode ser usado por uma esposa ou filha para ir ao trabalho, sair com amigos ou fazer compras”, diz o vice-diretor-geral da Ora, Tan Jian.

Na Europa, a BYD Auto tem parceria com redes de concessionárias no Reino Unido, na Suécia, na Alemanha e na Holanda. A empresa conta que também já entregou carros na Bélgica, na Dinamarca e na Áustria. Ela tem um acordo com a empresa europeia de locação SIXT, que, segundo a BYD, levará à venda de até 100.000 veículos nos próximos seis anos.

No Japão, a BYD Auto planeja ter 100 showrooms até o final de 2025. Seu compacto Dolphin e seu sedã Seal devem chegar ao mercado japonês este ano. A empresa conta que também exportou 4.000 ATTO 3 para a Austrália.

A empresa de Furukawa, OZ Co., converte Fuscas da Volkswagen e outros modelos clássicos, substituindo os motores a gasolina por baterias e motores elétricos. Furukawa conta que dirige seu ATTO 3 todos os dias, e já foi até Osaka, a 400 quilômetros de distância.

O showroom da BYD Auto em Yokohama, que abriu em 2 de fevereiro, está cercado de concessionárias de marcas conhecidas, como Toyota, Nissan, BMW, Volkswagen e Chevrolet.

Um homem casado e pai de um filho conta que chegou a olhar os modelos japoneses, mas comprou um ATTO 3 por seu espaço interno e preço.

“Gosto do carro, é fácil de dirigir”, disse o comprador, que pediu para ser identificado apenas por seu sobrenome, Ohta. “Ele tem tantos recursos bons.”

O pai de Ohta teve uma “reação negativa” sobre a BYD ser uma marca da China, que tem um histórico de relações conflituosas com o Japão. Mas Ohta diz que seu trabalho na indústria de jogos eletrônicos o ensinou a respeitar a inovação chinesa.

“Eles estão lançando produtos excelentes”, diz Ohta. “Tenho respeito pelo país.”